Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR

H. LATHAM & A. LEBLANC

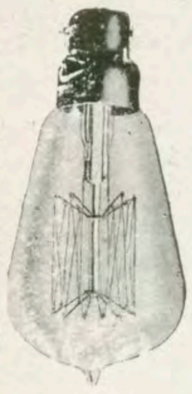
Les deux virtuoses de l'aviation, Alfred Leblanc et Hubert Latham ont enfin été décorés de la Légion d'Honneur, comme sapeurs du génie, à l'occasion du 14 Juillet.

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64,66,68
et 9, avenue de l'Opéra (téléph. 200-89).

Abonn. : ***France 24 fr. — Étranger 28 fr.***
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 3° L'abonnement donne également droit à de nombreuses primes dont ne bénéficient pas les acheteurs au N° (Liste envoyée sur demande). Les abonnements d'un an peuvent être payés en 2 fois

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Quelques Spécialités des Établts PAZ & SILVA, 55, Rue Sainte-Anne, PARIS (2e Arrondt).



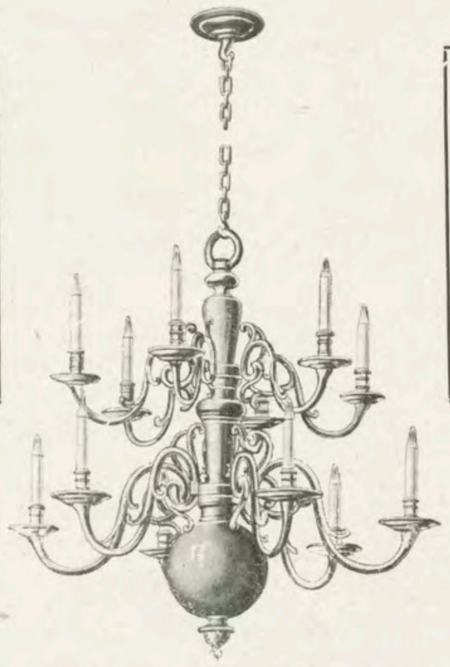
Licence Rousselle et Tournaire

Lampe Tantale
5 à 400 bougies
20 à 250 volts

Installations complètes d'Électricité
Lumière
Téléphonie privée
Sonneries

DEMANDER nos CATALOGUES par SPÉCIALITÉ
ENVOI GRATUIT

N° 74. — **Flambeau hollandais.**



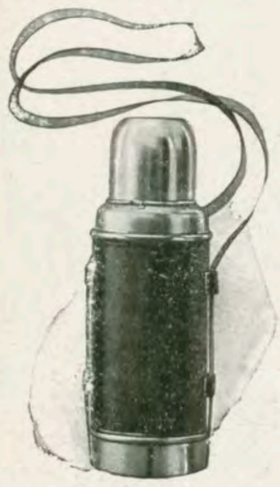
N° 17. — **Lustre hollandais.**

DEMANDER notre CATALOGUE *" L'Électricité dans le Home "*
ENVOI GRATUIT

N° 47. — **Flambeau hollandais.**

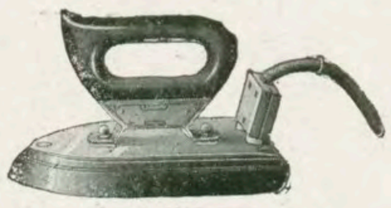
Décorations lumineuses, Bals, Fêtes champêtres
Enseignes lumineuses de tous genres

Lampe Flamme " Philips "
à filament de métal.
10 et 16 bougies (1 watt).
Prix : 2 fr. 50

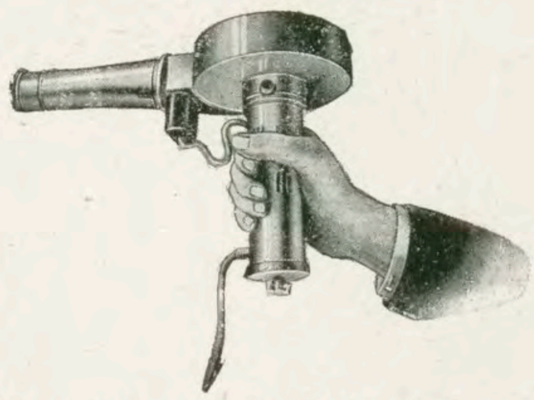


Bouteille " Majic "
conserve 24 heures leur température aux liquides chauds ou froids.
Prix : depuis **8 fr. 50**
Modèle Touring..... **26 fr.**
(Le Touring conserve la glace et les aliments).

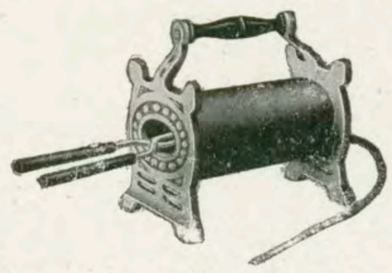
Visiter notre Exposition de
Lustrerie Hollandaise
(copies d'ancien), lustres de 3 à 12 lumières, pour électricité, gaz ou bougies de cire.



Fer à repasser électrique
Prix : depuis **19 fr. 50**



Appareil électrique " S H O ", pour le séchage des cheveux. Prix . **75 fr.**



Chauffe-Fer à friser électrique
Prix : **28 fr.**
Modèle simple : **15 fr.**

Théière électrique
Prix : depuis **37 fr. 50**

Masso-Vibrateur
Appareil électrique pour tous massages : facial, capillaire, abdominal, rénal etc.
Applications faciles et hygiéniques de la **Vibrothérapie.**
Prix : **90 fr.** (Étui : **15 fr.**)

Grand Choix d'Appareils de Chauffage Électrique : FERS, BOUILLOIRES, THEIÈRES, ALLUME-CIGARES, CHAUFFE-LITS, RADIATEURS, etc.

Officiers Ministériels

Vente au Palais, le 29 juillet 1911, à 2 heures, en 10 lots: 1° **MAISON A COLOMBES** 25, rue Besson. Mise à prix: 25.000 francs ; 2° **TERRAIN A COLOMBES** rue Besson. Contenance : 159 m. 12. Mise à prix : 1.600 francs ; 3° **TERRAIN A COLOMBES** rue Besson. Contenance : 453 m. 18. Mise à prix : 4.500 francs ; 4° **TERRAIN A COLOMBES** rue Boursier. Contenance : 293 mètres. Mise à prix : 2.300 francs ; 5° **TERRAIN A SANNOIS** Cce : 8 ares 27 centiares : 6° Terrain à Sannois. Contenance : 4 ares 44. Mise à prix : 200 francs ; 7° Terrain à **SANNOIS** Contenance : 3 ares 74 cent. Mise à prix : 150 francs. 8° **TERRAIN A ERMONT** Contenance : 1 are 4 centiares. Mise à prix : 900 francs ; 9° Terrain à **COLOMBES** rue Besson. Contenance : 105 m. 28. Mise à prix : 1.000 francs ; 10° Terrain situé à boulevard des Oiseaux. **COLOMBES** Contenance : 124 m. 69. Mise à prix : 1.200 francs

S'adresser à Me PIERRE SALATS, fils; Me ALPHONSE CHARTIER, Me GIEULES, avoués ; Me VAVASSEUR, notaire à Colombes.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Voyage circulaire en Bretagne. — L'Administration des Chemins de fer de l'Etat fait délivrer toute l'année, par ses gares et Bureaux de ville de Paris, des billets d'excursion de 1re et de 2e classes, valables 30 jours, au prix très réduit de :

65 francs en 1re classe et **50** francs en 2e classe, permettant de faire le tour de la Presqu'île Bretonne.

Itinéraire : Rennes, Saint-Malo-Saint-Servan, Dinard-Saint-Enogat, Dinan, Saint-Brieuc, Guingamp, Lannion, Morlaix, Roscoff, Brest, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Concarneau, Lorient, Auray, Quiberon, Vannes, Savenay. Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon, Rennes.

Ces billets peuvent être prolongés trois fois d'une période de 10 jours moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément de 10 p. 100 du prix primitif.

Il est délivré, en même temps que le Billet Circulaire, un billet de parcours complémentaire permettant de rejoindre l'itinéraire du Voyage Circulaire et comportant une réduction de 40 p. 100 sur les prix du tarif général.

La même réduction est accordée à l'Excursionniste, après l'accomplissement du voyage circulaire, pour rentrer à son point de départ ou se rendre sur toute autre gare des réseaux de l'Etat (lignes de Normandie et de Bretagne) et d'Orléans.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Voyages à itinéraires facultatifs de France en Algérie, en Tunisie et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

La Compagnie délivre, toute l'année, des carnets individuels ou collectifs, de 1re, 2e et 3e classes pour effectuer, à prix réduits, des voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux suivants : 1° Paris-Lyon-Méditerranée, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest-P.-L.-M-Algérien, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Guelma-Sfax-Gafsa; 2° sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), ou par la Société Générale de transports maritimes à vapeur; 3° sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie des Messageries maritimes. — Ces voyages, dont les itinéraires sont établis à l'avance par les voyageurs eux-mêmes, doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens ou tunisienst les parcours sur les réseaux français doiven; être de 300 kilomètres au moins ou comptés pour 300 kilomètres.

Les parcours maritimes doivent être effectués par les paquebots de l'une seulemen des quatre Compagnies de navigation participantes ; ils peuvent cependant être effectués à la fois par les paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes et par ceux de l'une quelconque des trois autres Compagnies de navigation.

Chemins de fer de l'Etat. — *Excursion en Touraine.*

Billets d'excursion à prix réduits, valables 15 jours, délivrés toute l'année, par les gares du Réseau de l'Etat (lignes du Sud-Ouest), et pouvant être prolongés de 2 fois 15 jours moyennant un supplément de 10 0/0 pour chaque prolongation.

1re classe : 26 francs; 2e classe : 20 francs: 3e classe : 13 francs.

Itinéraire : Saumur, Montreuil - Bellay, Thouars, Loudun, Chinon, Azay-le-Rideau, Châteaurenault, Montoire-sur-le-Loir, Vendôme, Blois, Pont-de-Braye, Saumur.

(Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires)

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire d'un voyage d'excursion comportant 40 0/0 de réduction sur le prix des billets simples.

La demande des billets doit être faite en gare de départ 3 jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à 2 heures pour les billets demandés à Paris-Montparnasse et à Paris-Saint-Lazare.

Voyages en Espagne à prix réduits. — Diverses combinaisons de billets à prix réduits s'offrent aux voyageurs désireux de visiter l'Espagne.

Outre les billets d'aller et retour de Paris aux villes principales de la Péninsule, délivrés par les Compagnies d'Orléans et de P.-L.-M., on trouve, toute l'année, au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de fer Espagnols :

1° Des billets semi-circulaires avec entrée en Espagne par la frontière d'Hendaye et sortie par celle de Cerbère ou vice-versa.

2° Des billets circulaires à itinéraire tracé par le voyageur.

3° Des carnets kilométriques individuels et collectifs, permettant à leurs titulaires de voyager à leur guise sur les principaux réseaux espagnols.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser :

Au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de fer Espagnols, 20, rue Chaucha Paris.

PARFUM ULTRA PERSISTANT THISBÉ ED. PINAUD

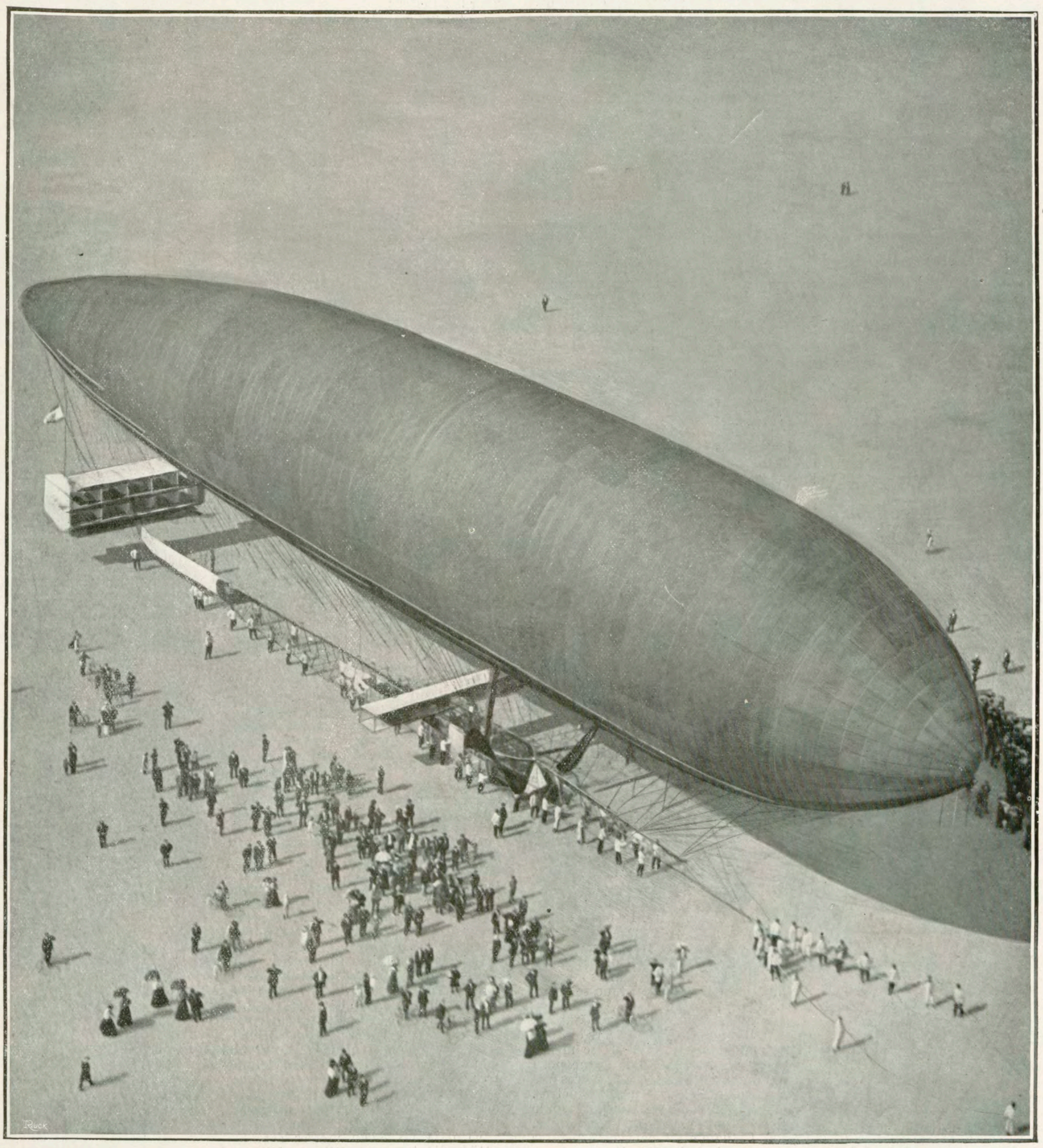
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, July 22 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

22 Juillet 1911 — N° 670
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



LES DIRIGEABLES A LA REVUE DU 14 JUILLET

*Trois dirigeables ont évolué au-dessus de Longchamp le jour de la revue du 14 juillet. Par une décision regrettable, la Préfecture de Police, qui avait autorisé leur sortie, avait interdit celle des aéroplanes, pourtant moins dangereux. Le public parisien fut ainsi privé d'un régal aussi sportif que patriotique. Les trois dirigeables qui prirent part à la revue furent l'*Adjudant Vincenot, *recordman du monde de l'altitude et de la distance, que nous représentons vu de la nacelle du* Temps, *second de nos représentants, et le* Torrès.

LE RECORD DE LA HAUTEUR

Le record de la hauteur, en aviation, en moins de deux ans est passé de 475 à 3.280 mètres. Les diverses phases de cette performance.

Latham.
Qui s'est élevé d'abord à 475, puis à 1.000 mètres de hauteur.

Paulhan.
Qui a battu le record de Latham en atteignant 1.269 mètres d'altitude.

Morane.
S'adjuge le record d'abord avec 1.360 mètres, puis avec 2.040 et avec 2.521 m.

Olieslaegers.
Inscrit deux fois son nom sur le palmarès, avec 1.524 et avec 1.720 mètres.

Chavez.
Egalement recordman deux fois avec 1.884 mètres et avec 2.560.

L'AVIATEUR Loridan vient de se révéler à l'attention du monde entier par son record d'altitude. Il a réussi à s'élever à 3.280 mètres. Cette prouesse est stupéfiante par elle-même. Mais elle entre dans le domaine de l'extraordinaire lorsqu'on songe à l'appareil avec lequel elle a été réussie. En effet, c'est sur un biplan de course que le pilote prit son vol. Et cet instrument offre cette particularité d'avoir le siège absolument en dehors des surfaces portantes. L'aviateur se trouve dans le vide, les jambes étendues, complètement indépendant de l'engin qui le transporte dans les airs.

Et c'est dans cette situation que se trouvait le téméraire Loridan, lorsqu'il planait à 3.280 mètres au-dessus de la terre. On reste saisi d'effroi lorsqu'on se figure l'émotion que dut ressentir le recordman entouré de nuages, se sachant à plus de trois kilomètres au-dessus de l'aérodrome, continuant à monter, narguant l'étourdissement qui aurait pu le projeter sur le sol, la panne de moteur qui aurait lancé son cadavre sur terre, l'accident qu'on ne peut prévoir, mais qui aurait pu se produire si près de l'azur du ciel!

Loridan.
Recordman du monde (3.280 m.) Détails techniques: hélice Chauvière, magnéto Bosch.

Et lorsqu'on songe à semblable performance, si on admire sans restriction le courage de celui qui l'a tentée, on est obligé de souhaiter qu'il ne trouve pas d'imitateurs. Nous sommes heureux de savoir que, sans danger, l'aviateur peut s'élever à plus de 3 kilomètres de hauteur, mais nous espérons secrètement qu'il s'en tiendra là et que personne ne cherchera à s'attribuer à nouveau semblable record, le plus beau peut-être, mais aussi le plus dangereux. Quel intérêt peut-on en retirer? Savoir que l'oiseau français peut passer au-dessus des montagnes les plus élevées, soit, mais en quoi cela fait-il avancer l'aviation d'un pas? A quoi bon rechercher le danger? Peut-être, un jour, un organisateur aura-t-il l'idée d'offrir un prix pour la traversée du Mont-Blanc? Souhaitons qu'il ne se présente jamais. L'exemple du regretté Chavez doit nous suffire. Le malheureux garçon a accompli une prouesse inoubliable, mais quel intérêt pratique pouvons-nous en retirer? Et quel que soit cet intérêt, il ne légitimera jamais la mort de l'homme qui a tenté prouesse aussi belle.

Nous avons voulu rappeler, dans ces colonnes les noms des aviateurs qui ont tenté semblables exploits et ne ménageons pas plus notre enthousiasme pour Latham montant jusqu'à 475 mètres que pour Loridan s'élevant à 3.280 mètres.

C'était le 2 décembre 1909. La foule apprenait tout à coup qu'un aviateur, Hubert Latham était parvenu à monter en aéroplane jusqu'à 475 mètres.

Nous nous imaginions presque que jamais on ne pourrait aller plus haut, et pourtant le même Latham se chargeait de semer à nouveau le trouble dans l'âme des humains en s'élevant à mille mètres, le 7 janvier 1910.

Il avait mis 42 minutes 11 secondes 2/5 pour toute la durée de son voyage. Et comme on s'empressait autour de lui pour le féliciter:

— Ce vol, répondait Latham, je l'ai fait en l'honneur de Delagrange. Au lendemain du jour où il s'est tué, j'ai voulu montrer que nous n'avions pas peur et qu'après tout, il n'y a pas de danger à s'élever de terre.

Le 12 janvier, cinq jours après Latham, Paulhan s'élevait à 1.269 mètres. C'est alors une course au record continue. Pour passer des 1.000 aux 2.000 mètres, il faudra que successivement six aviateurs se livrent la chasse à travers les nues. Après Paulhan, nous trouverons Morane qui montera à 1.360 mètres, puis Latham qui le battra de quelques mètres en atteignant 1.384 mètres le 5 juillet 1910. Olieslaegers entrera alors en lice et, par deux fois, s'attribuera le record: d'abord avec 1.524, puis avec 1.720 mètres. Et ce sera ensuite ce pauvre Chavez, enlevé à la sympathie de tous après le triomphe le plus complet de cette époque, la traversée des Alpes. Une première fois, il atteindra les 1.784 mètres, mais il inscrira encore son nom sur le palmarès. Brookins lui prendra son record en montant à 1.902 mètres, en Amérique, le 9 juillet 1910.

Désormais, nous passerons aux 2.000 mètres. Avec quelle stupéfaction nous apprendrons qu'un aviateur est parvenu à dépasser 2 kilomètres d'altitude. Ce sera Drexel qui aura cet honneur, le 13 août 1910, en parvenant aux 2.013 mètres. Morane lui succédera quelques jours après, le 28 août, avec 2.040 mètres, puis le 3 septembre avec 2.521 mètres. Et l'on se souvient de cette prouesse où le fameux pilote perdit conscience de ses actes un instant et se reprit suffisamment à temps pour accomplir une descente qui émut tous ceux qui y assistaient, croyant que l'aviateur allait se tuer. Chavez inscrit alors à nouveau son nom sur la liste des lauréats. Le 8 septembre 1910, il franchit 2.560 mètres, et le jour de ses funérailles, le 1er octobre, Wynmalen se révèle à l'attention du monde entier en atteignant 2.800 mètres.

L'Américain Johnstone, l'inventeur du « looping the loop » lui succédera en s'élevant à 2.960 mètres. Et ce sera alors le passage aux 3.000 mètres. Johnstone se tue le 17 novembre 1910, et quelques jours après, le 9 décembre, le brillant pilote, Legagneux parvient, à Pau, à montrer son altimètre arrêté à 3.100 mètres.

Nous espérions alors que ce record était arrivé à son maximum, lorsque Loridan, le 8 juillet, atteignait 3.280 mètres.

Et déjà les 4.000 mètres semblent attirer d'autres compétiteurs. Kimmerling, dit-on, désirerait y parvenir le premier. Sincèrement, en toute conscience, nous espérons que personne ne se laissera aller à tenter pareille performance. Le résultat obtenu est splendide. Il y aurait danger à tenter davantage.

JACQUES MORTANE.

Brookins.
Le jeune Américain parvint à s'élever à 1.902 mètres le 9 juillet 1910.

Drexel.
L'Américain Drexel dépasse le premier les 2 kilomètres avec 2.013 mètres.

Wynmalen.
Le Hollandais Wynmalen monte, le jour des obsèques de Chavez, à 2.800 mètres.

Johnstone.
Johnstone, qui se tuera peu après, atteint 2.960 mètres en novembre 1910.

Legagneux.
Le premier qui ait dépassé les 3 kilomètres d'altitude montant à 3.100 mètres.

L'ÉPREUVE DES 1.000 MILLES

Aujourd'hui, sera donné le départ de l'épreuve des mille milles, constituant le tour d'Angleterre, organisé par notre confrère anglais, le *Daily Mail*.

APRÈS Paris-Madrid, œuvre du *Petit Parisien*, après Paris-Rome, organisé par le *Petit Journal*, après le Circuit Européen, enfin, auquel, le *Journal* donna naissance, nous allons avoir encore trois grandes épreuves d'aviation.

Ce seront le Tour d'Angleterre et d'Ecosse, ou épreuve des 1.000 milles, dû à notre confrère le *Daily Mail*, qui lui a consacré un prix de 250.000 francs, la Course en étoile de l'Automobile-Club de France, et enfin le Tour de Belgique.

Il est certain que ces courses sont trop nombreuses. Leur multiplicité nuira à leur succès. C'est ainsi que les trois compétitions que nous venons de citer se courront, les deux premières, au même moment, et que le départ de la dernière sera donné exactement le jour où les deux autres prendront fin. Aussi parmi elles, certaines seront-elles sacrifiées. L'avenir nous apprendra quelles seront celles que les aviateurs en renom délaisseront.

Il est d'ores et déjà certain que ce ne sera pas celle de notre confrère anglais. Un premier prix de 250.000 francs suffit, en effet, à attirer l'attention des plus difficiles. Mais, hélas! le second ne touchera rien, à part quelques rares prix d'étapes qui ne légitiment même pas le déplacement. Elle a réuni cependant 32 engagements, mais, parmi eux, nombreux seront les pilotes qui ne se rangeront pas sous les ordres du starter. Nous pouvons citer comme partants probables, l'insatiable André Beaumont, qui, après avoir gagné Paris-Rome et le Circuit Européen, tentera lapasse de trois; Védrines qui tâchera d'être aussi heureux que dans Paris-Madrid; Blanchet, qui compte faire des débuts heureux et remporter dans l'aviation autant de succès que dans l'aéronautique; Audemars, qui remplacera son fidèle compagnon Garros et espère réussir aussi bien que lui; Prier, le héros de Londres-Paris, sans escale; Tabuteau qui, s'il prend le départ, tentera de faire triompher en Angleterre la marque anglaise à laquelle il est attaché; Weymann, le triomphateur de la Coupe Gordon-Bennett, et Wynmalen, le vainqueur de Paris-Bruxelles et retour, sans oublier les meilleurs pilotes anglais.

Le parcours comprend cinq sections. La première étape, la plus courte, comporte le trajet de Brooklands à Hendon. Elle permettra aux Londoniens de voir les aviateurs en vol le samedi, jour férié chez nos voisins et de les inspecter le dimanche. Ce n'est que le lundi, à 4 heures du matin, que les concurrents s'envoleront pour atteindre Edimbourg. Le vol sera alors de 520 kilomètres. La première escale obligatoire se fera à Harrogate, la seconde à Newcastle. Cette section fermera le mercredi 2 août à 4 h. 30 du soir. Puis les pilotes partiront vers Bristol, sis à 612 kilomètres. Ils devront s'arrêter à Stirling, Glasgow, Carlisle, Manchester.

La section 4 comporte le trajet de Bristol à Brighton avec arrêt à Exeter. Son total est de 342 kilomètres. Enfin, la dernière se termine à Brooklands et est de 64 kilomètres seulement.

Le concurrent qui n'aura pas quitté les diverses sections avant les dates et heures spécifiées sera retiré du concours.

C'est Beaumont qui, par voie de tirage au sort, prendra le premier départ de Brooklands. Les départs de la première étape seront donnés de trois en trois minutes.

Chaque concurrent devra effectuer aux terminus des sections un séjour de 12 heures, pendant lesquelles son appareil restera sur le terrain de contrôle. Au bout des 12 heures prescrites, il pourra repartir. Il n'y a pas de règle empêchant les concurrents de voler la nuit. Ce qui fait que le vainqueur peut fort bien arriver à Brooklands, point terminus de l'épreuve, le mercredi 26 ou le jeudi 27 juillet, c'est-à-dire trois ou quatre jours après le départ, pour un parcours à peu près semblable à celui du Circuit Européen.

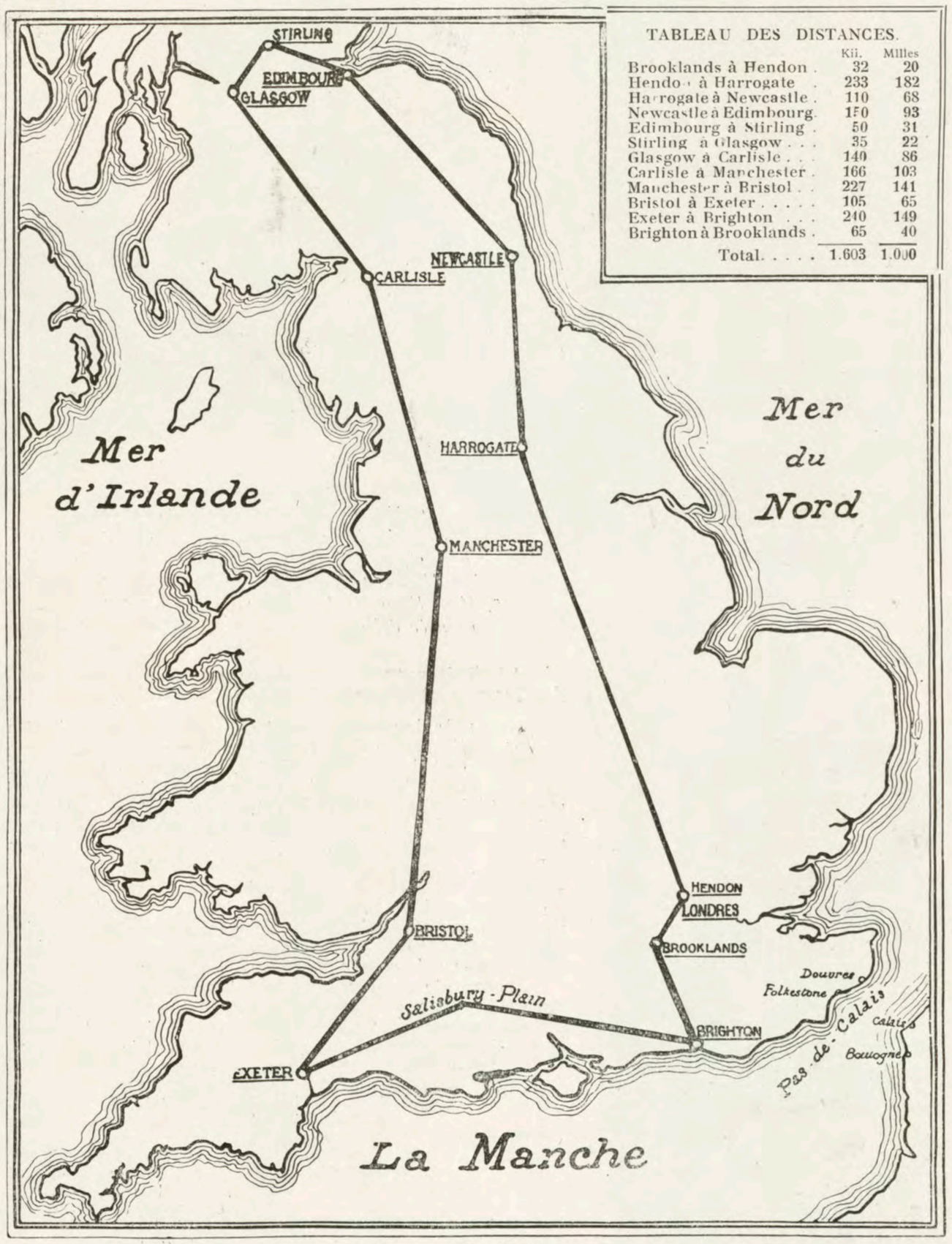


TABLEAU DES DISTANCES.

	Kil.	Milles
Brooklands à Hendon	32	20
Hendon à Harrogate	233	182
Harrogate à Newcastle	110	68
Newcastle à Edimbourg	150	93
Edimbourg à Stirling	50	31
Stirling à Glasgow	35	22
Glasgow à Carlisle	140	86
Carlisle à Manchester	166	103
Manchester à Bristol	227	141
Bristol à Exeter	105	65
Exeter à Brighton	240	149
Brighton à Brooklands	65	40
Total	1.603	1.000

Le parcours des 1.000 milles.

Nous publions le parcours complet du Tour d'Angleterre et d'Ecosse, organisé par notre confrère anglais le Daily Mail *et doté par lui d'un premier prix de 250.000 francs. Il comporte cinq sections et un trajet de 1.600 kilomètres.*

L'intérêt véritablement utilitaire de cette épreuve est d'exiger que le vainqueur soit celui qui arrivera le premier sur le même aéroplane avec lequel il sera parti. C'est un concours d'appareils plus que de pilotes. Cinq pièces du moteur et cinq parties de l'aéroplane seront poinçonnées avant le départ par les commissaires et deux parties au moins de chacun de ces deux groupes devront être présentées à l'arrivée avec les poinçons.

Nous devons souhaiter le plus vif succès à l'épreuve de notre confrère, car c'est par de telles compétitions que nous arriverons à enregistrer des progrès dans l'industrie de l'aviation.

L'épreuve, dite de la course en étoile, et dûe à la générosité de l'Automobile-Club de France, procède à peu près du même principe. Les concurrents devront accomplir quatre étapes avec départ et arrivée à Paris. Là encore les appareils et moteurs seront poinçonnés. C'est un nouveau pas vers l'époque où nous assisterons aux épreuves en circuit, avec régime des parcs fermés.

Malheureusement, cette course ne doit se disputer que si l'Automobile Club de France enregistre au moins quinze engagements. Or, il est bien probable qu'avec la concurrence des mille milles, il sera difficile de trouver quinze pilotes apportant leur obole pour être admis au départ. Et ce sera une nouvelle compétition qui devra attendre des jours meilleurs. Regrettons d'ailleurs, si le fait se produit, que ce soit toujours du côté des pouvoirs dirigeants que le sport rencontre justement le moins d'encouragements. Si nous n'avions pas eu cette année les épreuves dues aux initiatives privées, il est certain que l'aviation aurait bien des chances de péricliter.

En attendant, il paraîtrait que plusieurs de nos confrères seraient en train de préparer pour l'an prochain une épreuve monstre. J. M.

LE GRAND PRIX DE FRANCE ET

Sur la route du Circuit.

1. Un virage à la sortie de Mulsanne. — 2. La lune de Pontlieue où sera donné le départ. — 3. Le virage à angle aigu de Bois-chaudé. — 4. Une ligne droite après Mulsanne. — 5. Une ligne droite avant Parigné-l'Evêque. — 6. La montée d'Ecommoy. — 7. Le virage d'Ecommoy.

C'est définitivement demain que se disputeront le Grand Prix de France et le Critérium des Voitures légères, organisés

Après de nombreuses et successives remises, le Grand Prix de France se disputera demain sur les superbes routes du circuit de la Sarthe. Certes, ce sera une épreuve intéressante, mais l'effort continu et vraiment digne d'éloges de l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest méritait mieux. Les vaillants qui ont nom Singher, Durand, Carel, Dr Moreau, Verney et d'autres méritaient mieux encore que le succès qui, certainement, les attend demain.

Les engagements avaient été pénibles à obtenir et voici que, sous je ne sais quelle pression occulte, deux des maisons sur lesquelles on comptait le plus, Lorraine-Dietrich et Peugeot déclarent forfait. Pour la première, il n'est pas un secret qu'elle n'avait, cette année, rien préparé. Plutôt que de courir avec des voitures de série ou avec de vieux moteurs de course retapés, elle a préféré s'abstenir.

La course de demain comporte deux catégories : le Grand Prix de France, ouvert aux voitures sans limitation et le Critérium des voitures légéres, ouvert aux voitures du réglement de Boulogne-sur-Mer, avec liberté de carrosserie. La liste des engagés est la suivante :

Grand Prix de France.

Rolland Pilain I. . . .	Gabriel.
Rolland Pilain II . . .	Rigal.
Rolland Pilain III. . .	Fauquet.
Ford I.	Depasse.
Ford II	Boulay.
Fiat	Hémery.

Critérium des Voitures légères.

Cote I.	C. de Véri.
Cote II.	B. Ollier.
Cote III.	M. Leduc.
Excelsior I	P. Rivière.
Excelsior II	Tom Enlow.
Excelsior III.	X.
Porthos	Antony.
Kœchlin	A.-P. Kœchlin.
Mathis.	Mathis.
Bugatti I.	Friederich.
Bugatti II	X.
Grégoire	Porporato.
Corre.	M. Fournier.
X.	Duray.

Le départ sera donné à la lune de Pontlieue, aux portes mêmes de la ville, où de spacieuses et somptueuses tribunes seront installées.

Le circuit comporte 53 kilomètres. Jusqu'à Ecommoy, il emprunte la route natienale nº 158 du Mans à Tours. Sur ce parcours, qui ne comporte que quelques courbes, une seule agglomération, celle de Mulsanne. Avant l'entrée d'Ecommoy et, en haut d'une petite côte, virage à gauche pour prendre le chemin de grande communication qui se dirige vers le Grand Lucé. Là encore, quelques sinuosités et une seule agglomération, Saint-Mars-d'Outillé. A droite et à gauche de la route, de petits sapins et pas une seule habitation.

On rejoint la route départementale du Grand Lucé au Mans par un virage en épingle à cheveux où les curieux seront nombreux.

Enfin, les vingt derniers kilomètres comportent deux lignes droites reliées par une courbe très large, avec chaussée de 10 mètres entre

LE CRITERIUM DES VOITURES LÉGÈRES

1

2

3

Sur la route du Circuit.

1. Une ligne droite avant Parigné-l'Evêque. — 2. La ligne d'arrivée. — 3. La ligne droite devant les Hunaudières où Wright fit son premier vol. — 4. La sortie de Parigné. — 5. Le virage de la route de Jupille. — 6. La traversée de Parigné. — 7. Le virage du moulin de Coulève.

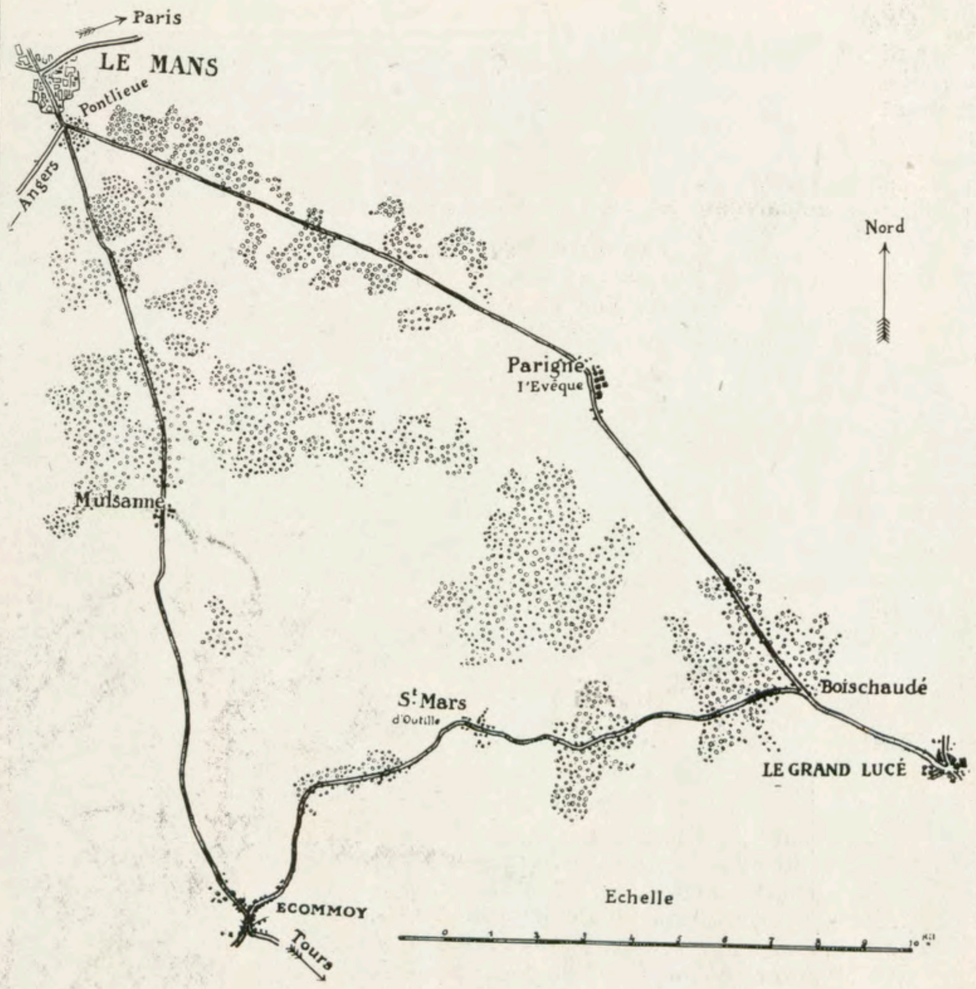
par l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest sur un circuit de 53 kilomètres aux portes du Mans.

trottoirs, dans la traversée de Parigné-l'Evêque. C'est, en résumé, le plus vite des Circuits sur lesquels on ait couru jusqu'à préseut et on peut s'attendre à voir réaliser de jolies vitesses. Il sera couvert 12 fois scit environ 635 kilomètres de parcours.

L'épreuve est dotée de deux prix en espèces de 5.000 francs chacun, d'une Coupe de Régularité et de nombreux autres prix. En outre, M. Fallières offre un objet d'art qui sera attribué à la voiture gagnante et qui portera le nom de Prix du Président de la République.

Il y aura foule certainement demain sur le parcours du Circuit. Le Mans, ne l'oublions pas, n'est qu'à 200 kilomètres de Paris.

MARCEL VIOLLETTE.



La carte du Circuit de la Sarthe.

Ce circuit, qui comporte 53 kilomètres, sera parcouru dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

4

6

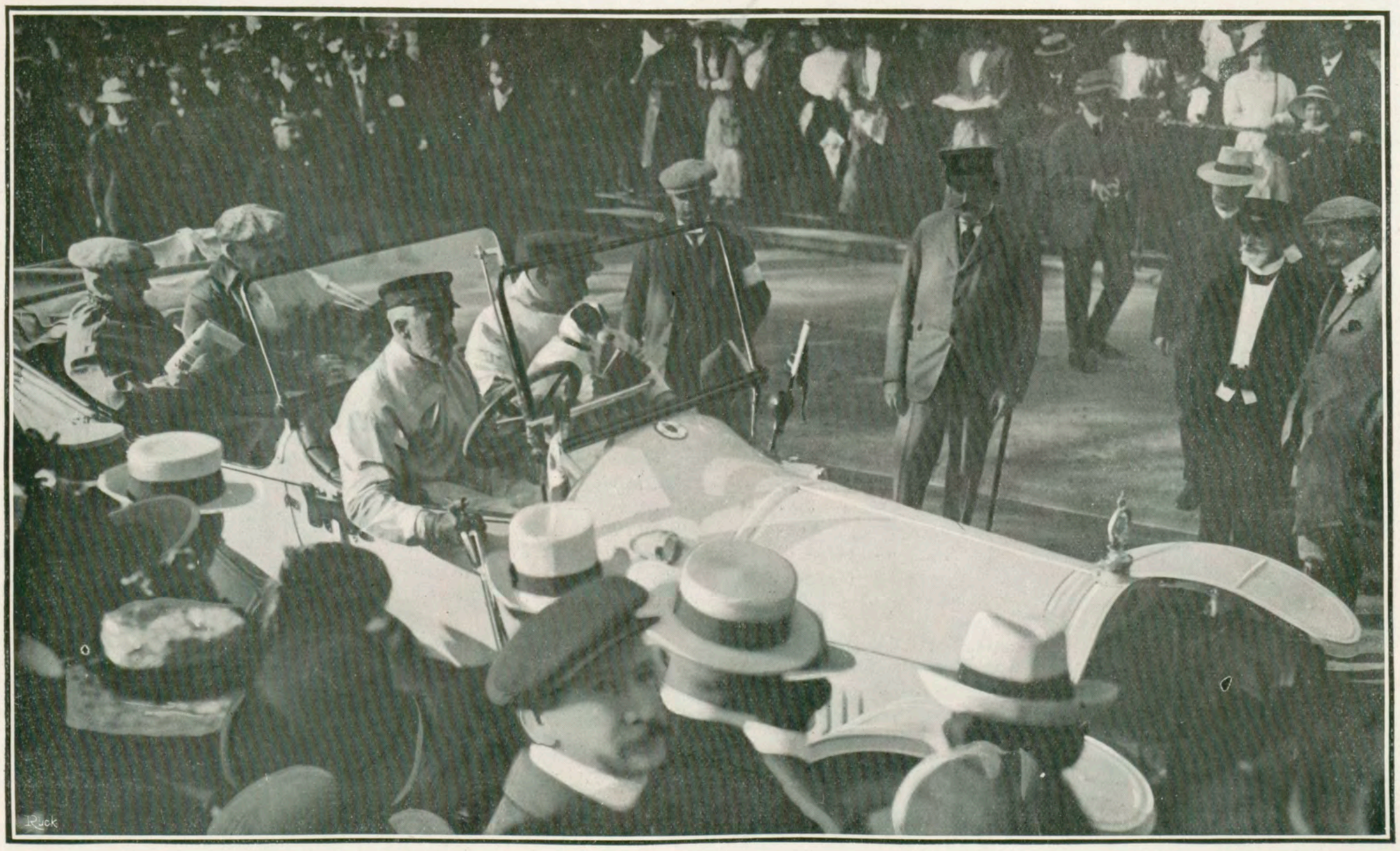
Ruck

5

7

LA COUPE DU PRINCE HENRI

La grande épreuve allemande d'automobiles s'est disputée cette année suivant une nouvelle formule : une partie se courait en Allemagne et le reste en Angleterre.



Le prince Henri de Prusse.

Le prince Henri de Prusse au départ du concours de tourisme anglo-allemand, à Hombourg, attend le signal du starter.

La Coupe du Prince Henri, le grand concours de tourisme automobile allemand, ne se dispute pas seulement cette année en terre germanique.

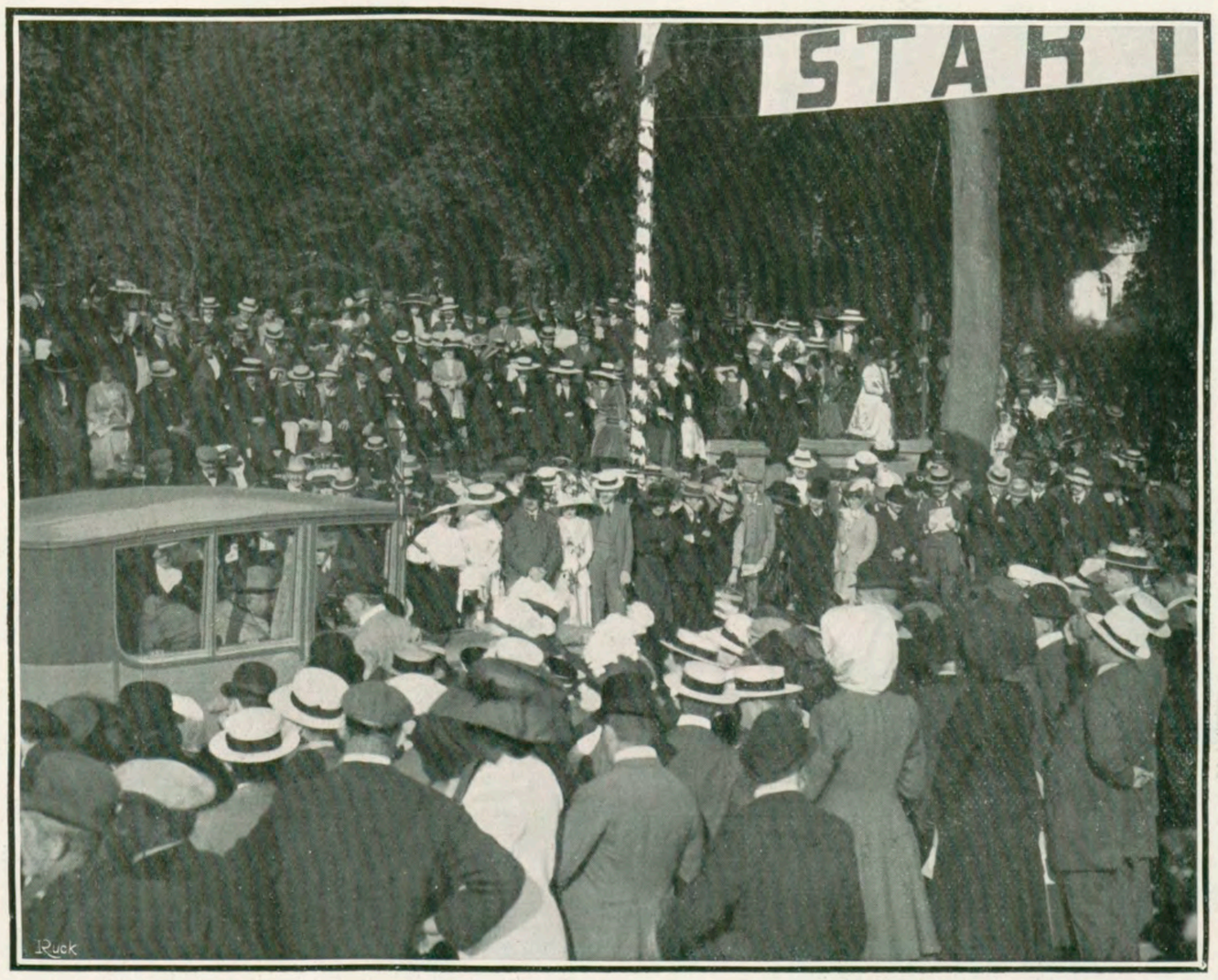
L'épreuve est anglo-allemande et diffère totalement de ses devancières. Elle a pris cette année la forme d'un match d'endurance entre les voitures de l'Automobile Club Impérial et celles du Royal Automobile Club d'Angleterre.

Le concours a commencé le 4 juillet à Hombourg. Il s'est achevé le 20 juillet à Londres, après 3.000 kilomètres de route parcourus dont 650 environ Outre-Rhin, et le reste dans la grande île britannique. Il n'y a point de course de vitesse, les voitures n'ont subi aucune préparation spéciale, les concurrents sont rigoureusement des amateurs. Les voitures sont carrossées avec tout le confortable désirable, vernies comme pour une exposition, et l'échappement libre même leur est interdit. C'est une véritable parade, sauf que pour le classement des concurrents, il leur est compté des points de pénalisation chaque fois qu'un arrêt indépendant de la volonté du conducteur, ou une petite réparation, l'immobilise, ne fût-ce qu'un instant.

Le club automobile dont les voitures seront le moins pénalisées fournira le vainqueur. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous ne savons pas encore le résultat final, mais cela n'empêche point de montrer le pittoresque de l'épreuve, ce qui est surtout en cette affaire le point le plus intéressant.

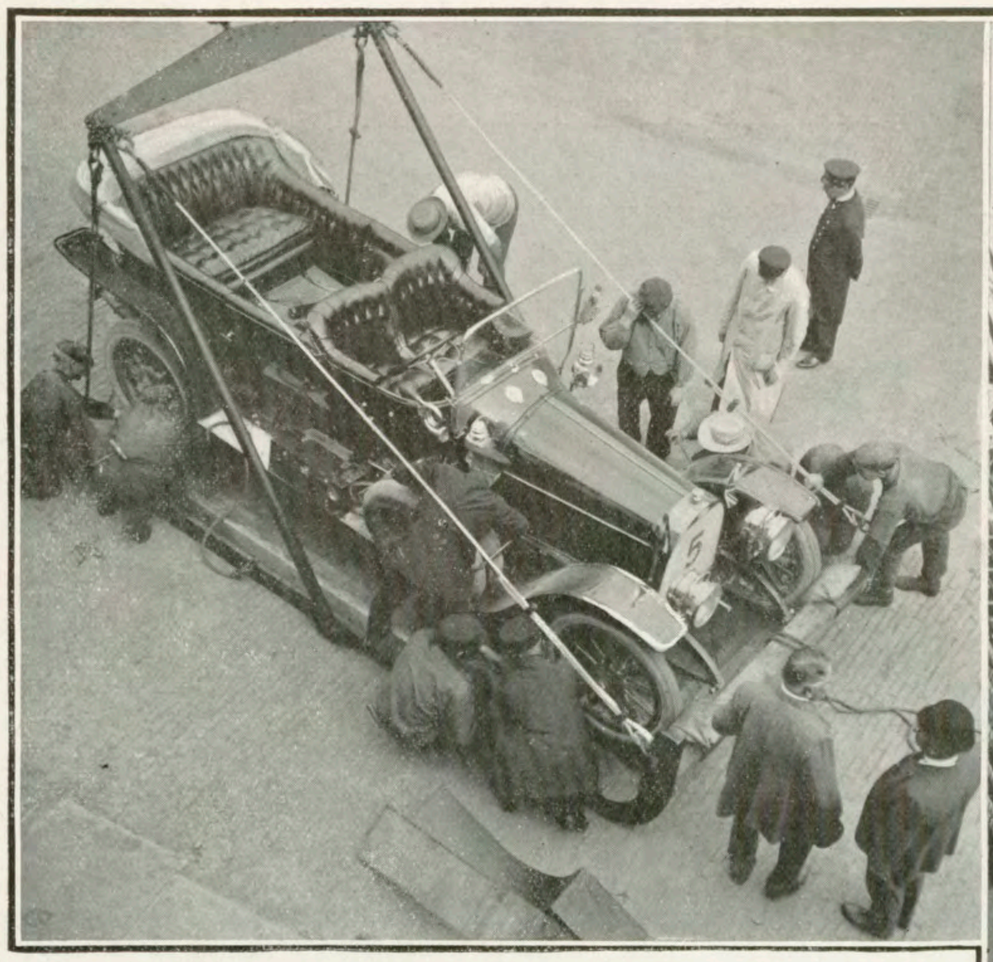
La Coupe du prince Henri 1911 est partie de Hombourg pour se rendre à Bremerhaven en trois étapes, avec un crochet sur Cologne.

Les véhicules arrivés sur les quais du grand port commercial allemand de la mer du Nord ont été chargés sur un paquebot frété



Le duc de Connaught.

Le duc de Connaught, autre concurrent de marque, prenait part à l'épreuve, pilotant sa berline.



L'embarquement des voitures.

Cette année la Coupe du Prince Henri était anglo-allemande. 650 kilomètres étaient couverts en Allemagne et le reste en Angleterre. 65 voitures, dont 37 allemandes et 27 anglaises avaient pris le départ.

La voiture est hissée à bord.

Les voitures ont été chargées sur un paquebot à Brême et débarquées à Southampton.

spécialement afin de les transporter en Angleterre.

Le débarquement s'est fait à Southampton, d'où les concurrents de la Coupe, reprenant la route, sont repartis pour traverser toute l'Angleterre jusqu'à Edimbourg, de là gagner les bords de la mer d'Irlande, et finalement faire une entrée triomphale à Londres.

Ainsi que chaque année, j'ai eu le plaisir de suivre l'épreuve dans sa première partie, c'est-à-dire sur les routes allemandes. Au point de vue sport, l'intérêt était médiocre, mais, au point de vue pittoresque et voyage, les à-côtés du concours étaient des plus attachants.

Soixante-cinq voitures se sont mises en lignes au départ à Hombourg, dont 47 allemandes et 28 anglaises. Ce n'étaient aucunement des véhicules de course, mais bien des doubles-phaétons torpedos de tourisme confortables, et même des limousines ou des landaulets. Pour prendre part à ce concours, les frais étaient assez considérables. Il y avait d'abord 1.000 francs de droits d'entrée par engagé, qui supportait en outre tous ses frais de voyage. Un sportsman, pour prendre part à l'épreuve devait bien sortir au total six ou sept billets de mille de son portefeuille, sans exagération.

Il n'y avait aussi parmi les partants que des membres de la haute aristocratie allemande ou anglaise, ou bien des chauffeurs fortunés appartenant à la noblesse moderne de l'argent. Le prince Henri de Prusse conduisait la caravane avec le nº 1. Derrière sa voiture, venait la berline à conduite intérieure du duc de Connaught. Nous ne donnerons pas ici la liste des partants. Il nous suffira de dire qu'elle renfermait 5 ducs, 10 princes, 30 comtes et 40 barons, sans compter les seigneurs de moindre importance, mais tous de situations notables.

Les allemands avaient presque tous des véhicules de leurs grandes marques nationales, sauf deux voitures suisses et une autrichienne.

L'Angleterre avait été plus éclectique, avec naturellement des marques britanniques, mais aussi, un tiers environ de voitures françaises, sans doute à cause de l'entente cordiale.

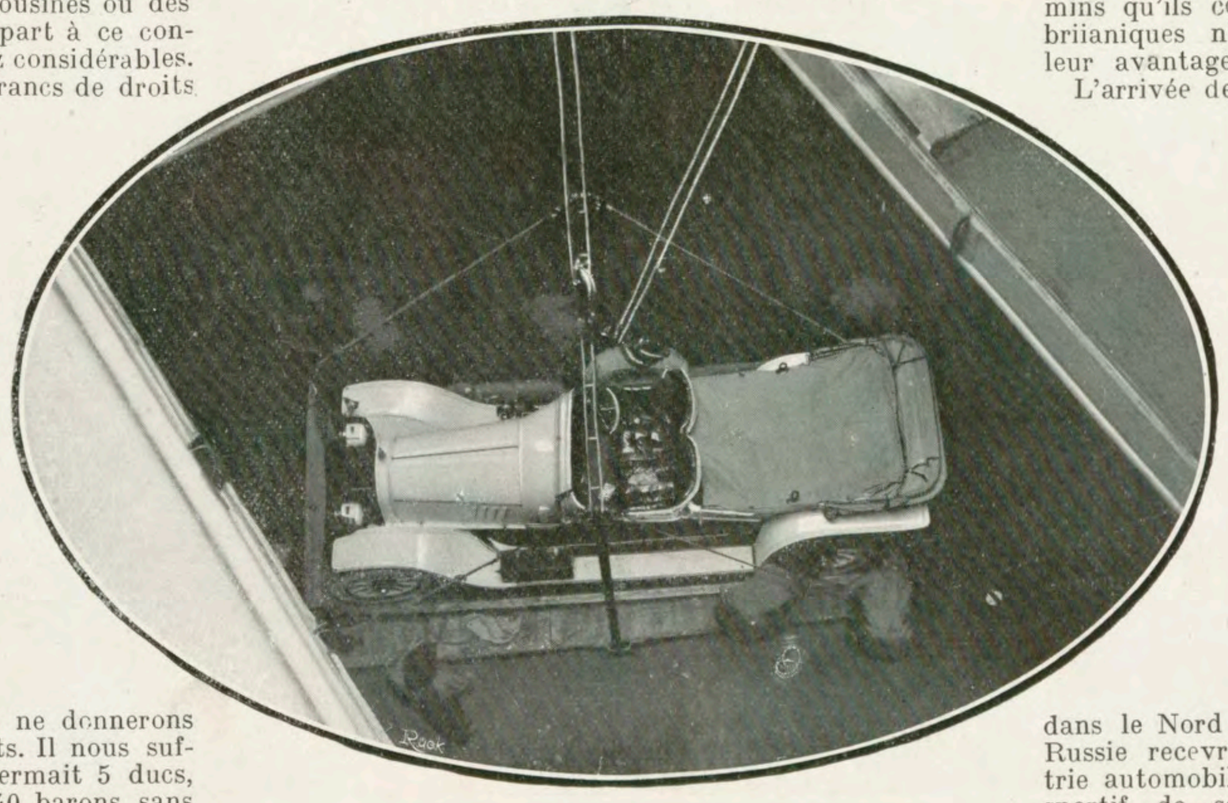
Le départ de tous ces véhicules fut des plus grandioses. En dehors des Altesses Impériales ou Royales, il y avait aussi le grand romancier anglais, Sir Arthur Conan Doyle, qui se signalait par la présence d'un superbe perroquet, perché sur la galerie de sa limousine. Il est évident que le père de Sherlock Holmès ne pouvait pas avoir un avertisseur comme tout le monde. L'oiseau poussait en chemin des appels britanniques stridents, surtout lorsque la vitesse s'accentuait, et c'était tout à fait original !...

A Brêmerhaven, les voitures allemandes avaient environ 1.000 points de pénalisation. Il est douteux que dans leur pays, et des chemins qu'ils connaissent, les concurrents briianiques n'aient pas pu maintenir leur avantage.

L'arrivée de la Coupe du prince Henri s'est faite à Londres, sur la Mall, tout comme le cortège du couronnement. Le lendemain a été donné un grand banquet au Royal Automobile Club d'Angleterre dont on connaît le faste luxueux. Il suffit de dire que son cuisinier est l'ancien maître queux en chef de feu le Roi Edouard VII. C'est un français, naturellement, et nous espérons qu'il se sera tout particulièrement distingué.

Telle fut la Coupe du prince Henri 1911. L'an prochain, en partant toujours d'Allemagne, elle ira, comme itinéraire, faire un tour en Autriche et dans le Nord de l'Italie. En 1913 ; la Russie recevra sa visite. Ainsi l'industrie automobile allemande, par le goût sportif de ses plus notables clients, va faire chaque année des exhibitions roulantes avec éclat un peu dans toute l'Europe. Il est vrai que ces sortes de concours n'intéressent que légèrement les véritables sportsmen.

E. Pontié.

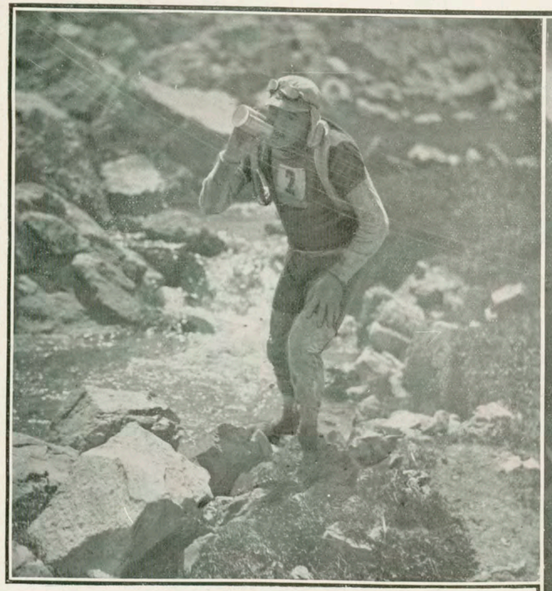


A fond de cale.

Jamais épreuve ne compta autant de concurrents de marque : on y trouvait 5 ducs, 10 princes, 30 comtes et 40 barons.

Photographies de notre envoyé spécial.

LES "TOUR DE FRANCE" GRAVISSENT LES COLS DES ALPES



Georget se désaltère.

Presqu'au sommet du Galibier, oubliant toute prudence, Georget avale avec avidité l'eau de fonte des neiges toute proches.

Nempon, Duboc et Ernest Paul passent au Logis du Pin.

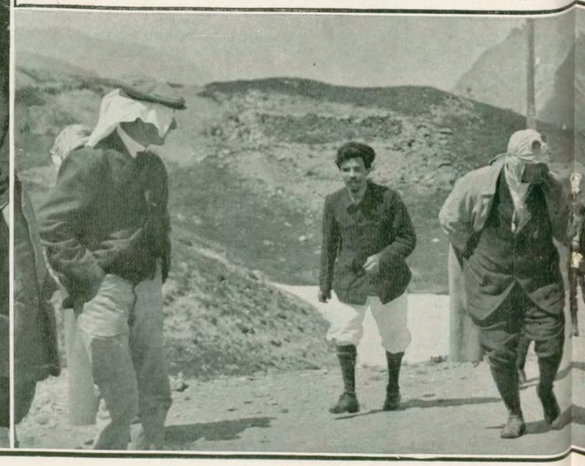
Après avoir tenu tête à Faber jusqu'au col d'Allos, Duboc lâche pied; il est rejoint par Nempon et Ernest Paul avec lesquels il passe à Castellanne et les trois coureurs descendent ensemble la longue pente qui mène vers la vallée du Verdon.

Faber dans le col d'Allos.

Arrêté dans la 5e étape par le bris de quelques rayons, Faber a pris dans Grenoble-Nice une éclatante revanche. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop.

Faber signe à Gap.

Dans la côte de Laffray, Faber avait été lâché. Aussi, quelle ne fût pas la stupéfaction de tous, quand il apparut premier au contrôle de Gap, après avoir fourni un effort magnifique. Il lâchera tous ses adversaires avant Nice.



Georget arrive seul au sommet du Galibier.

Lorsqu'à Saint-Michel-de-Maurienne on abandonne la route de Modane pour tourner à droite, on aperçoit, perché au-dessus de sa tête, le fort du Telegraphe, qui se trouve à 1.659 mètres d'altitude. Mais ce n'est qu'un premier échelon, car aussitôt passé le tunnel, on reste effrayé devant le col suivant, celui du Galibier qui, de l'autre côté de la vallée s'ouvre 1 000 mètres plus haut encore. Seul Georget parvint à les gravir tous les deux en machine. Bicyclette La Française. Pneus Dunlop.

Georget signe à Gap.

Deux minutes après Faber, un groupe arrive en trombe au contrôle, comprenant Georget, Nempon, Dupont et Crupplandt. Il est triste qu'Emile Georget ait été antérieurement victime d'un accident qui lui a fait perdre 43 points.

(Texte et photographies de notre envoyé spécial.)

LE TOUR DE FRANCE

Duboc (7) et Georget (2) après Chambéry.

Duboc et Georget ont lâché le groupe de tête dans le col des Aravis et leur avance n'alla qu'en augmentant.

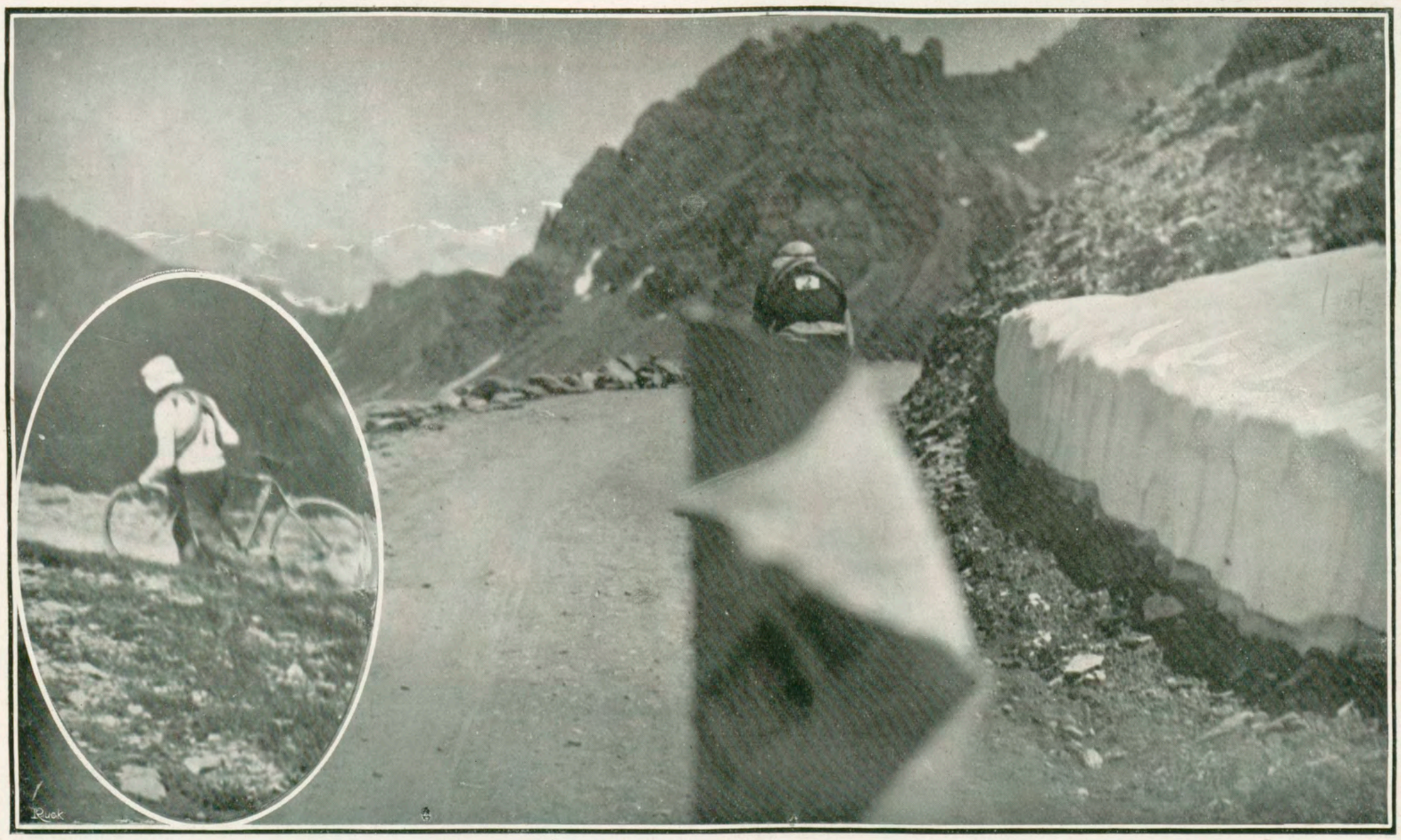
Duboc et Georget à Aiguebelle.

Dans la vallée de l'Isère et de l'Arc, les deux coureurs prirent une nouvelle avance.

Georget et Duboc dans le Télégraphe.

Après Saint-Michel-de-Maurienne, commence l'ascension du col du Télégraphe.

VIEIL habitué du Tour de France, que, à l'exemple de son créateur Henri Desgrange, je considère comme l'épreuve la plus palpitante à suivre, j'avais tenu, cette année, à me rendre compte par moi-



(Plaques Lumiere.)

Georget monte seul en machine le Galibier.

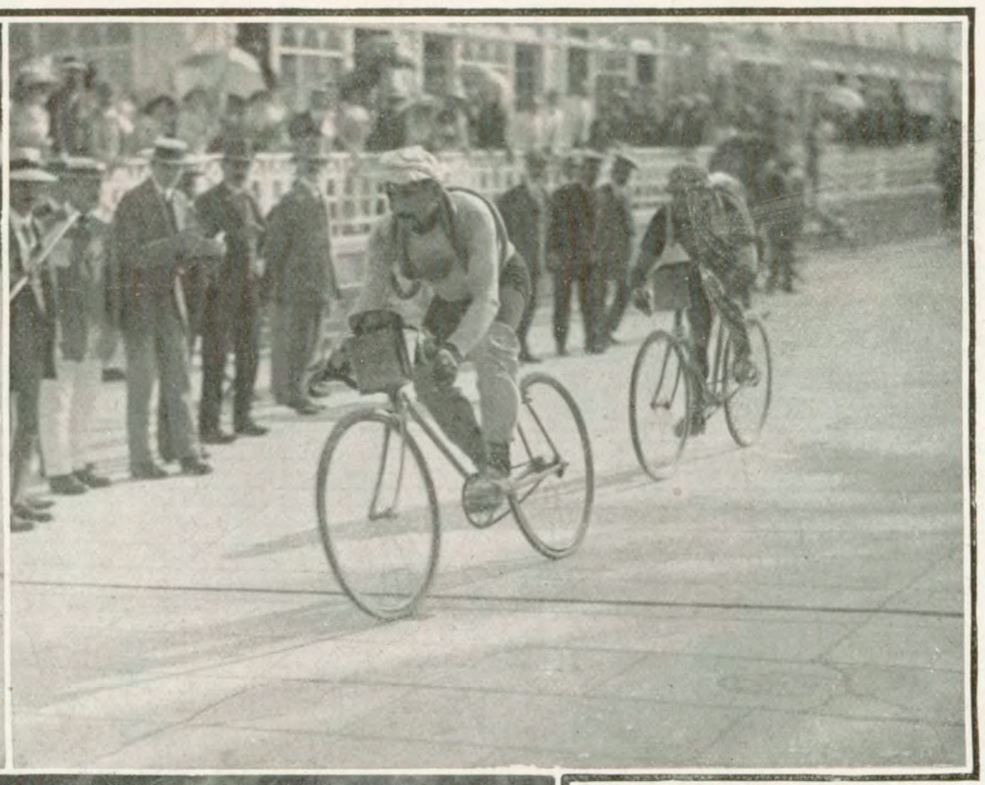
Le Télégraphe est suivi du Galibier qui élève à 2.650 mètres sa cime neigeuse. Georget et Duboc l'abordèrent ensemble, mais, bientôt, ce dernier lâcha pied et Georget fut le seul à gravir sur sa machine les 33 kilomètres de côte, dont le pourcentage atteint jusqu'à 14 0/0 dans certains virages. Dans le médaillon Duboc, qui a lâché, continue à pied.

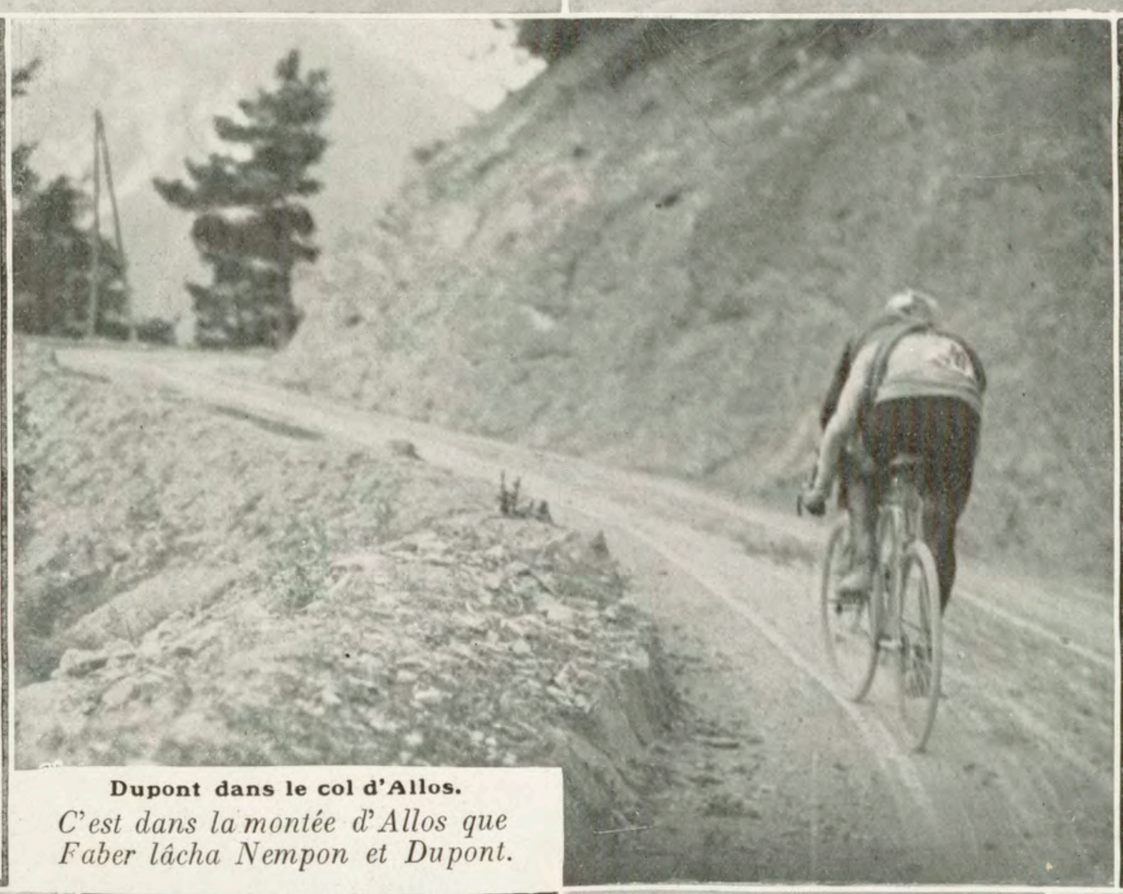
Faber arrive premier à Nice.
Faber gagna l'étape Grenoble-Nice, sans être inquiété, en 13 h. 17 m.

même des deux nouvelles étapes offertes par l'*Auto* au courage jamais lassé de ses concurrents, qui, du pied de la Mer de Glace amènent au bord de la Grande Bleue après être passées par les cols les plus formidables des Alpes.

J'en suis revenu enthousiasmé. Le cœur et les muscles de ces hommes sont vraiment d'une nature spéciale. Il semble qu'ils s'améliorent chaque année, de façon à toujours être à la hauteur des nouvelles tâches qui leur sont demandée.

Et cependant, il semble que chaque étape gagnée laisse au vainqueur un souvenir de l'effort accompli ; puisque, à chaque étape nouvelle,





Dupont dans le col d'Allos.
C'est dans la montée d'Allos que Faber lâcha Nempon et Dupont.

Garrigou bat Crupelandt.
C'est sur la Promenade des Anglais que Garrigou prit une longueur à son rival.

c'est un nouvel homme que l'on voit passer le poteau.

A Chamonix, Crupelandt ; à Grenoble, Georget ; à Nice, Faber ; à Marseille, Crupelandt à nouveau ; à Perpignan Duboc. Il semble que l'homme que l'on a vu grimper un jour le Galibier sans mettre pied à terre pendant 33 kilomètres de côte sera sans rival le surlendemain dans le col d'Allos, et il est lâché dès Laffrey, tandis qu'un autre prend sa place.

Seul, Garrigou, très sagement, suit son train, et sans avoir enlevé d'autre première place que celle du premier jour, conserve la tête du classement général.

M V.

Notre confrère Steinès interviewe Faber sur ses impressions. Bicyclette Alcyon, Pneus Dunlop.

Duboc se vit dépasser sur la fin par Garrigou et Crupelandt. Bicyclette La Française, Pneus Dunlop.

Garrigou, qui tient la tête du classement général depuis Chamonix. Bicyclette Alcyon, Pneus Dunlop.

Crupelandt fut battu d'une longueur à Nice à l'emballage. Bicyclette La Française, Pneus Dunlop.

Sur le ciment de la promonade des Anglais.

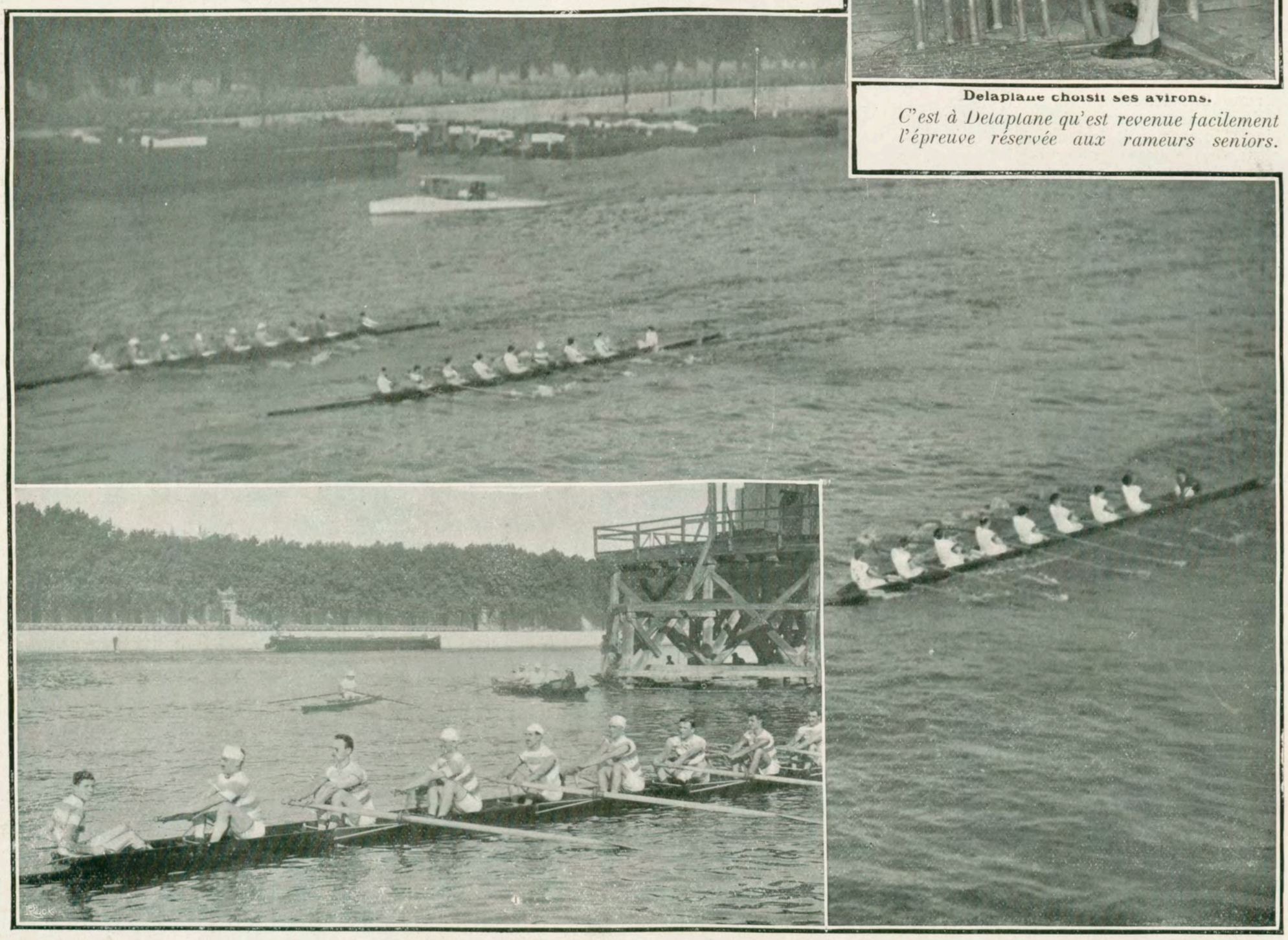
Les Régates Internationales

L'équipe gagnante du Challenge de la *Vie au Grand Air*.

Le Challenge de la Vie au Grand Air *a été remporté par la Société Nautique de la Basse-Seine, composée de Massué, Lœillet, Deltour et Henin.*

Delaplane choisit ses avirons.

C'est à Delaplane qu'est revenue facilement l'épreuve réservée aux rameurs seniors.

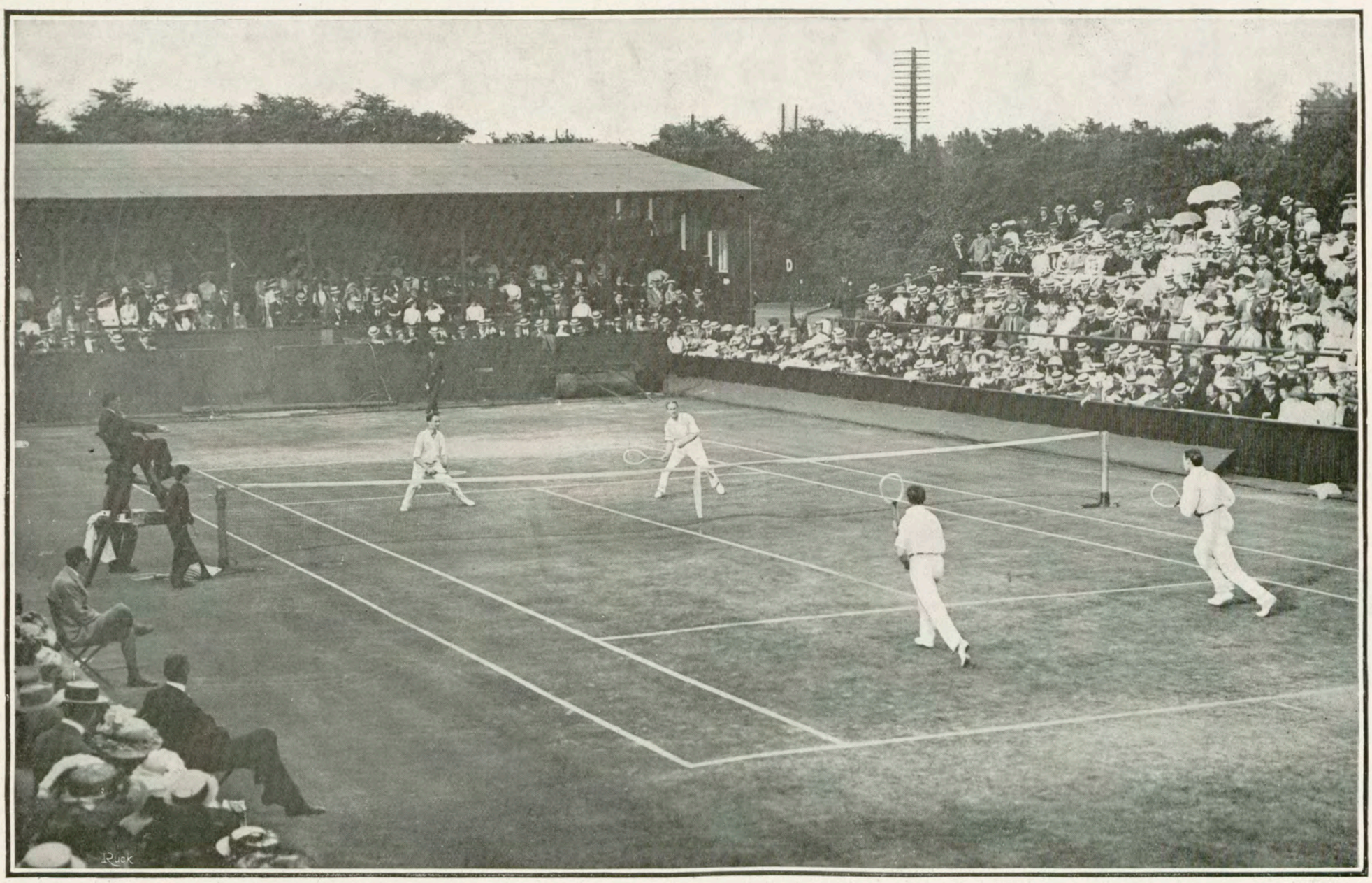


Plàqu·s Jouglà.

L'épreuve de huit seniors, pointe.

La course internationale, réservée aux huit seniors en pointe, a été remportée par l'équipe des Canastiori Céréa, de Turin, qui a réussi à triompher d'une longueur et demie de l'équipe mixte Castillon-Libourne, 2e, devant l'Aviron Bayonnais et le R. C. de Paris. A gauche, l'équipe de Turin, gagnante de la course.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE TENNIS

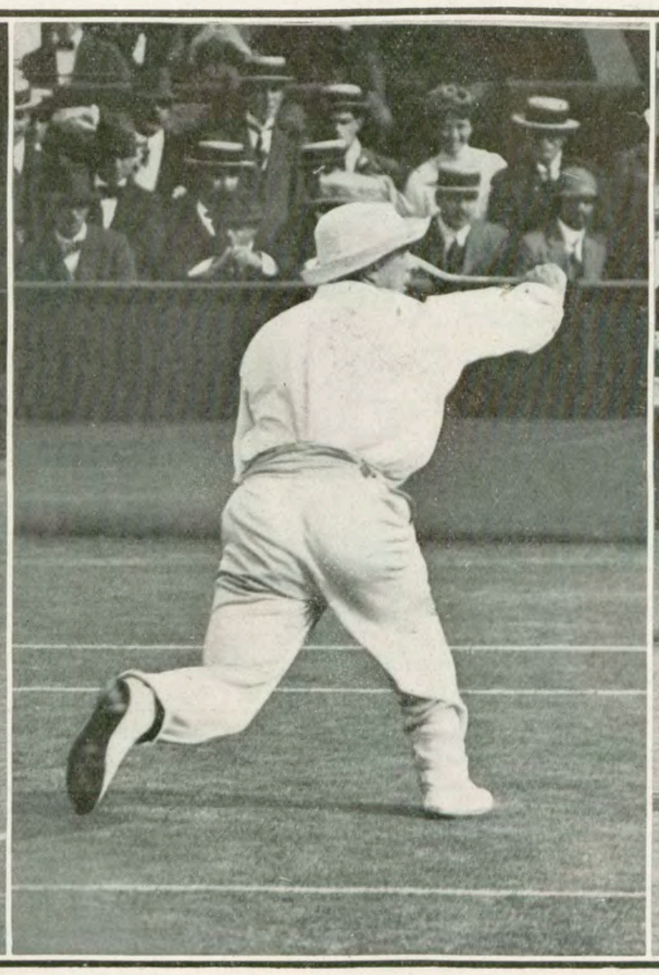


La finale du Championnat du mon e du tennis double.

Pour la première fois, une équipe française vient d'inscrire son nom sur le palmarès des championnats du monde de tennis. Decugis et Gobert ont réussi à triompher dans la finale du Championnat d'Angleterre de Parke et d'Hardy par 6-2, 6-1, 6-1.

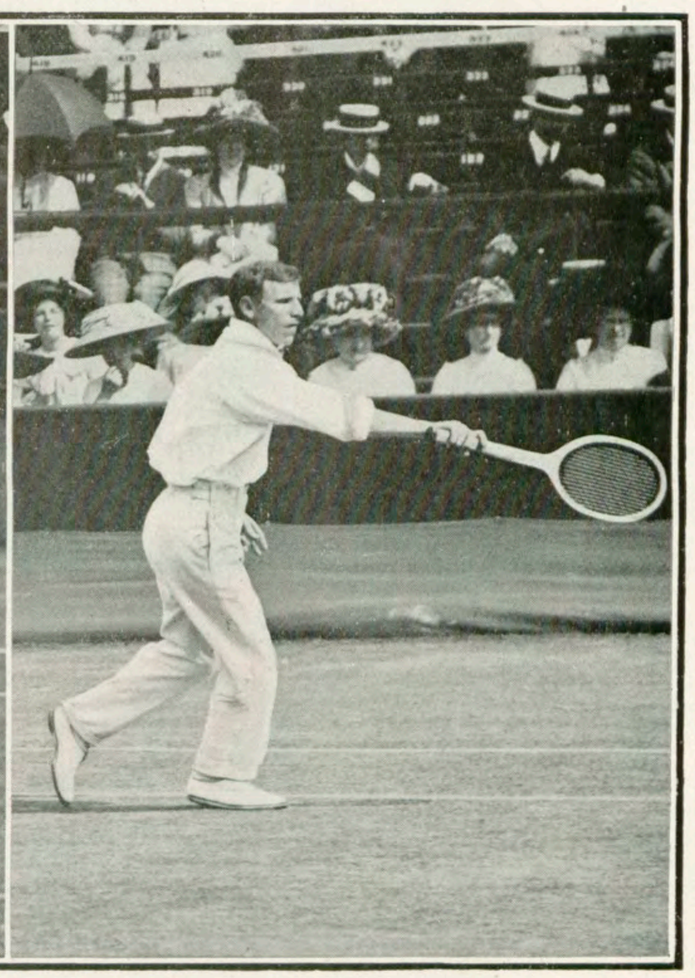
Mrs Lambert-Chambers.

Mrs Lambert-Chambers, l'une des meilleures joueuses de tennis, s'est encore distinguée aux championnats du monde de Wimbledon.



Ropper Bawett.

Ropper Bawett vainqueur du championnat d'Angleterre simple, battant Dixon et second du championnat du monde.



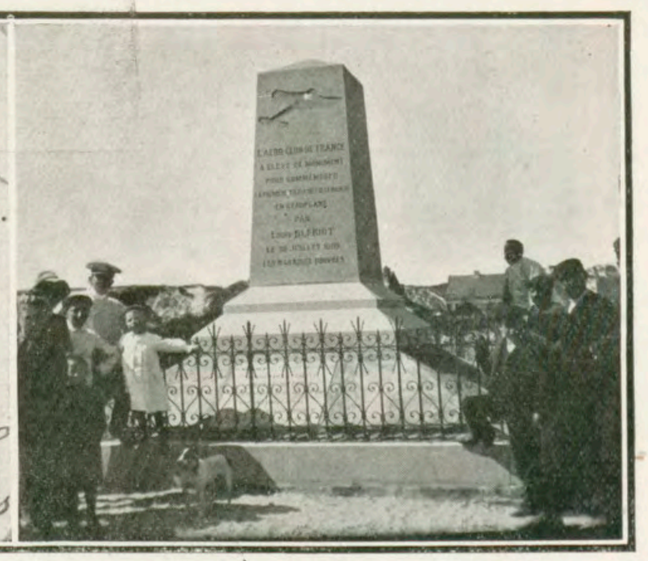
S.-N. Doust.

L'excellent joueur, dans le championnat du monde double-mixte, avait Mrs Lambert-Chambers comme partenaire.

LE CARNET DU SPORTSMAN

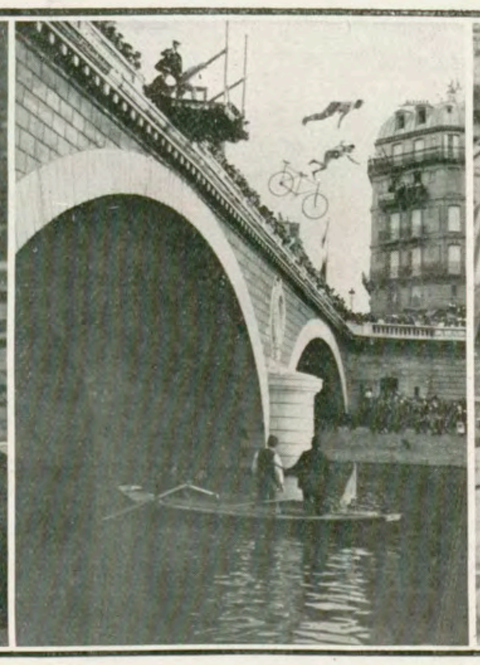
Louis Porcheron, âgé de 18 ans, un des plus jeunes aviateurs français a passé son brevet le 8 juillet dernier, volant l'épreuve de hauteur à 120 mètres.

Le Circuit européen a soulevé à l'étranger un grand enthousiasme, tout le monde connaissait les aviateurs et la carte postale adressée à M. Gibert « oiseau » lui fut fidèlement remise.



Monument élevé aux Baraques par l'Aéro-Club de France, à l'endroit d'où est parti Louis Blériot pour traverser la Manche, le 25 juillet 1909.

Le jouteur lyonnais Bonnefon vient de gagner le Grand Prix des Joutes Lyonnaises.

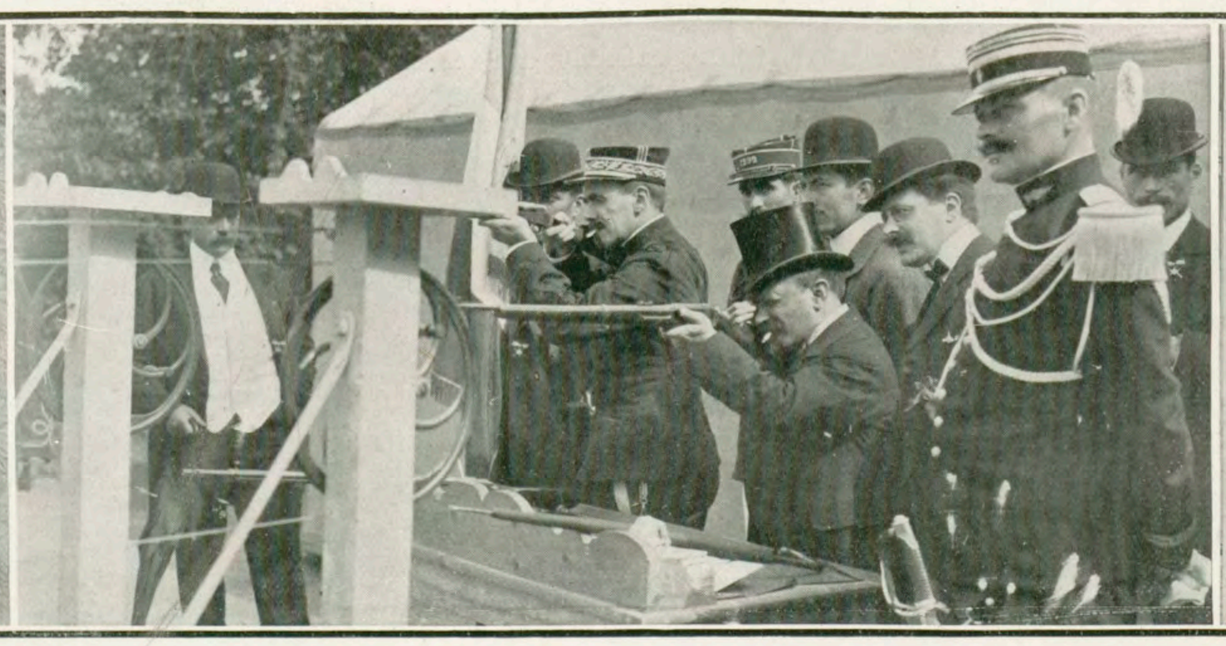


Le plongeur Peyrusson exécute en tandem avec Mme Desbord, du haut du pont Louis Philippe, le saut de la mort.

A Billancourt, l'aviateur Brindejonc des Moulinais tombe de 25 mètres de haut, sur une grue mécanique, ce qui amortit la chute et lui sauve la vie.

Le capitaine roumain Joan Paun est venu de Bucharest à Paris à cheval. Il a mis 58 jours pour accomplir cette prouesse remarquable.

A Alger, le 14 juillet, l'aviateur Paillole qui devait évoluer au-dessus du champ de manœuvre, tombe et se tue.



La librairie Pierre Lafitte publie Les Nouveaux Contes étranges, *d'Edgard Poë, traduction d'Armand Masson.*

Au Concours de tir de Chalôs-Moulineux, le sportif sous-préfet d'Etampes, qui ne perd jamais une occasion d'encourager les sports, donne le bon exemple aux tireurs qui prennent part au concours et fait un carton avec son secrétaire.

Le Fou en liberté, *tel est le titre du nouveau roman de Stores Clouston, que publie la librairie Pierre Lafitte.*

Résultats Techniques du 9 au 16 Juillet — Spectacles sportifs de la Semaine.

ATHLÉTISME

SAMEDI 15 JUILLET. — Rambouillet. — Courses à pied. — Henri Dubedat couvre les 12 kilomètres en 39 m. 9 s. devant Petit et Waltispurger.

— Bruxelles. — 2 milles handicap : 1. Keyser, en 9 m. 36 s. 3/5 ; 2. Renghe ; 3. Vignol. — Lancement du disque : 1. Vasseur, 39 m. 75 s. ; 2. Tison, 37 m. 57 s. ; 3. Dubois.

CYCLISME

DIMANCHE 10 JUILLET. — Tour de France. — 5e étape : Chamonix-Grenoble. 1. Emile Georget, en 13 h. 35 ; 2. Duboc ; 3. Garrigou ; 4. Ernest Paul ; 5. Nempon.

MERCREDI 12 JUILLET. — 6e étape : Grenoble-Nice. 1. Faber, en 13 h. 17 ; 2. Garrigou ; 3. Crupelandt ; 4. Duboc ; 5. Ernest Paul.

VENDREDI 14 JUILLET. — 7e étape : Nice-Marseille : 1. Crupelandt, en 12 h. 14 ; 2. Emile Georget ; 3. Nempon ; 4. Duboc ; 5. Garrigou.

DIMANCHE 16 JUILLET. — 8e étape : 1. Duboc, en 11 h. 4 m. ; 2. Heusghem ; 3. Garrigou ; 4 Emile Georget ; 5. Dupont.

— Parc les Princes. — Match International, 1 333 mètres : 1. Comès, en 2 m. 25 s 1/5 ; 2. Fournous ; 3. Stephani. — Handicap international, 1.500 mètres : 1. Comès, en 1 m. 52 s. 4/5 : 2. Michaud ; 3. Stephani.

— Course d'une heure derrière motocyclettes : 1. Guignard, 71 kilom. 130 mètres ; 2. Sérès, 70 kilomètres ; 3. Bouhours ; 4. Moran.

HIPPISME

VENDREDI 13 JUILLET. — Saint-Cloud. — *Prix Hermit* (2.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Radis Rose (Ch. Hobbs) à M. Obry Roederer ; 2. Brume ; 3. Ramesseum. — P. M. : gag., 75 francs ; pl. 28 francs, 20 fr. 50 et 31 francs.

DIMANCHE 16 JUILLET. — Auteuil. — *Prix Aguado* (2.800 mètres, 15.000 francs) : 1. Choléra (Lassus) à M de Mumm ; 2. Le Louvre ; 3. Port au Prince. — P. M. : gag., 119 francs ; pl., 30 francs, 22 francs, 21 francs.

Prix Firino (5.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Héron (L. Philippe) à M. G. P. Esbran ; 2. Sultan VII ; 3. Gribouille. — P. M. ; gag., 115 fr. 50 ; pl. 64 francs, 61 francs.

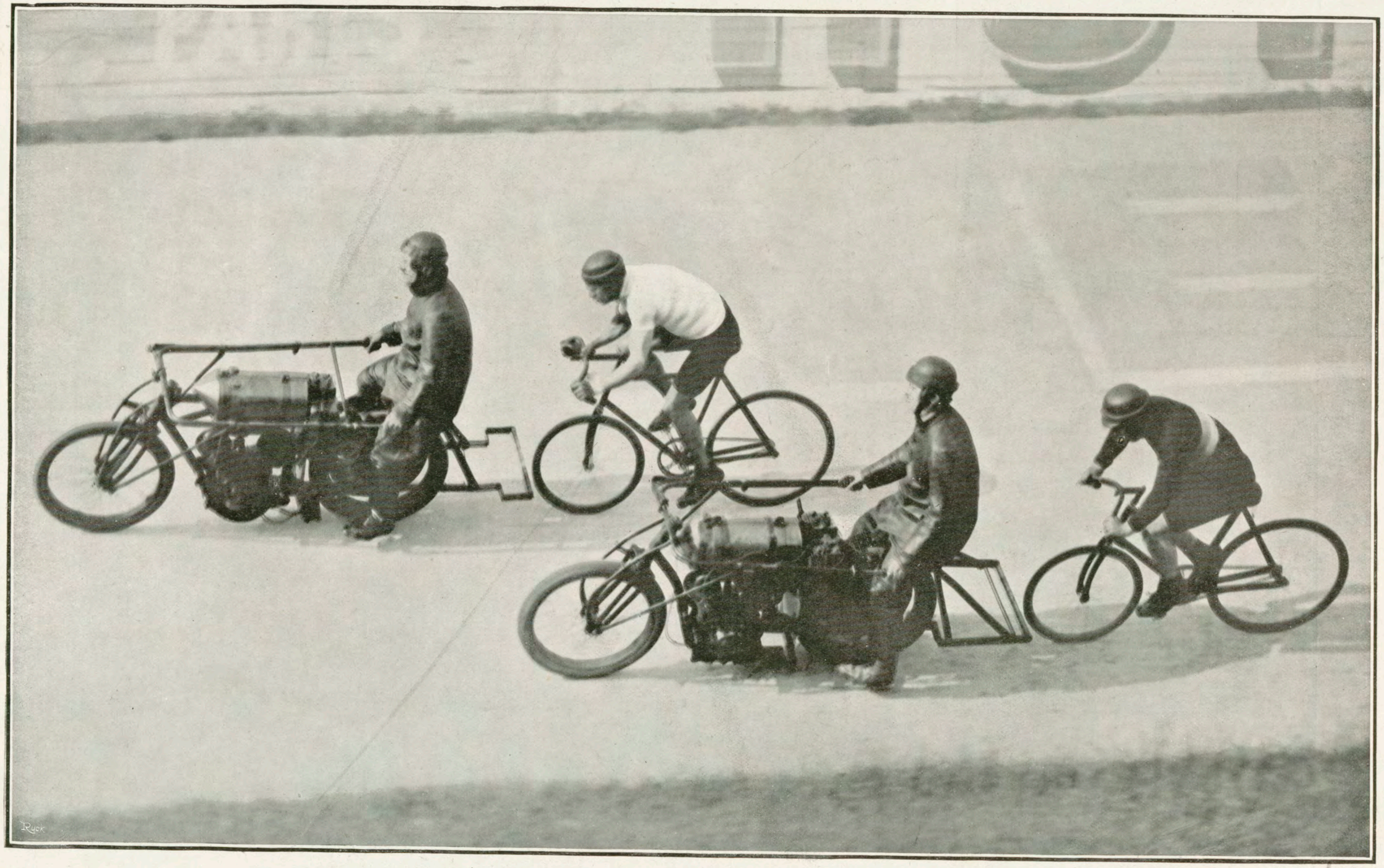
— Ostende. — *Grand Criterium international d'Ostende* (1.000 mètres, 50.000 francs) : 1. Petulance (O'Neil) a M. W. K. Vanderbilt ; 2. Cyrille ; 3. Priam. — P. M. : gag., 31 fr. 40 ; pl. 12 fr. 40, 13 fr. 70, 23 fr. 10.

SPECTACLES SPORTIFS

DIMANCHE 23 JUILLET. — *Grand Prix de France.* — Kursaal Saint-James, Pelote, Basque Chiquito de Cambo.

La Vie au Grand Air

LA COURSE DE L'HEURE AU PARC DES PRINCES

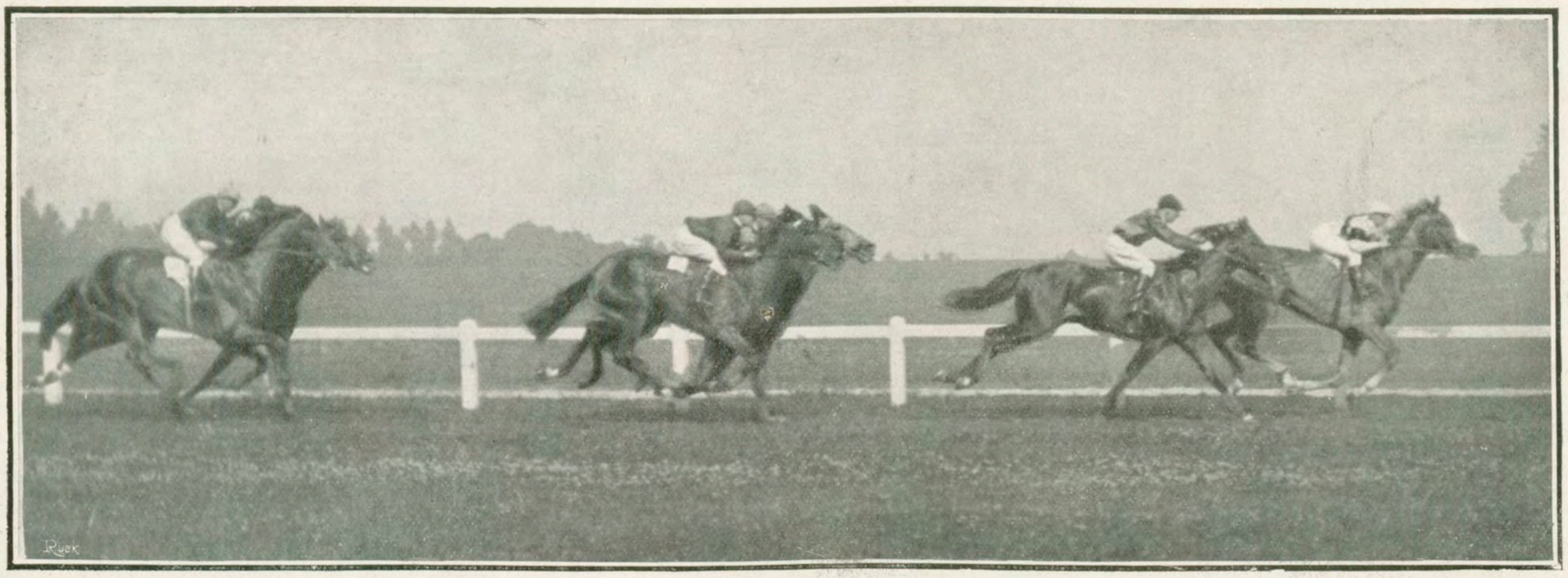


(Plaques Lumière.)

BOUHOURS PASSE GUIGNARD

Guignard vient de se réhabiliter en triomphant dans la course de l'heure. Serès, pris le premier par son entraîneur mena le train dès le début. Au 10e kilomètre, couvert en 8 m. 7 s. 4/5, Serès, toujours en tête, menaçait de doubler Guignard. Cependant au 50e kilomètre, couvert en 41 m. 23 s. 2/5, Guignard parvenait à se ramener sur Serès qui, victime d'une crevaison perdait un tour. Guignard couvrait les 60 kilomètres en 50 m. 32 s. 1/5 et, finalement, gagnait la course atteignant 71 kilomètres 130 dans l'heure. Détail technique : Pneumatiques Continental.

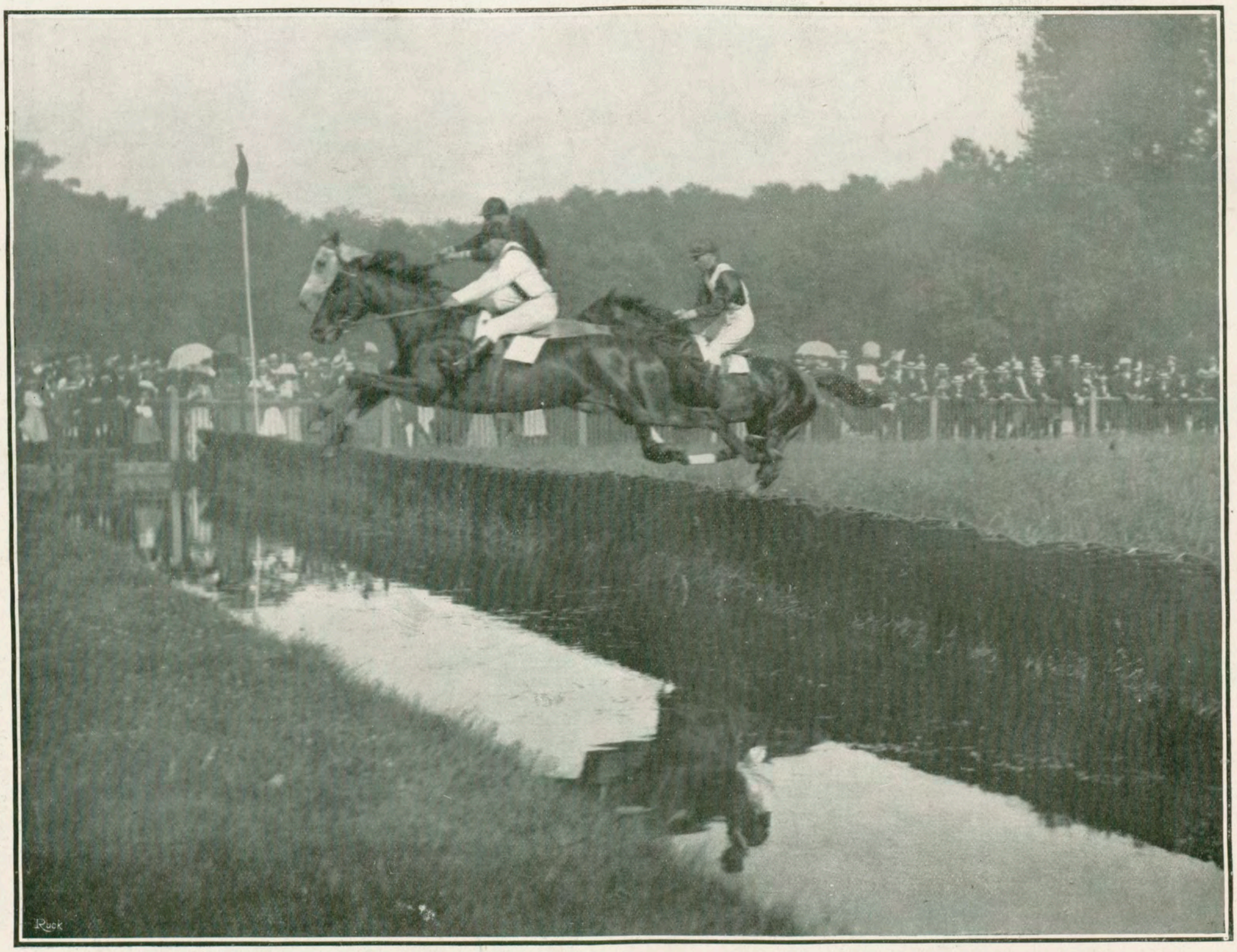
LES COURSES DE LA SEMAINE



Assouan La Bohême Radis Rose Brume

Le Prix Hermit (2.200 mètres, 20.000 francs), Saint-Cloud, 14 juillet.

Brume s'est élancée en tête devant Radis Rose, Kildare II. Dans la ligne droite, Brume était attaquée par Radis Rose qui l'emportait d'une demi-longueur. Ramesseum était troisième.



Le saut du huit dans le Prix Firino (steeple, 5.000 mètres, 15.000 francs), Auteuil, 16 juillet.

Petit Duc menait dès le départ. Dans les tournants, il fléchissait. Choléra continuait devant Port au Prince, Le Louvre et Lucullus III. Dans la ligne droite, Le Louvre essayait de rejoindre Choléra, mais celui-ci conservait une longueur.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.